

LE RETOUR ÉVENTUEL DE LA SARRE A L'ALLEMAGNE VU PAR LES ALLEMANDS

THESE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 6 décembre 1932, à 14 heures

PAR

Henri CHINY

Président : M. LESCURE, professeur.

Suffragants.

MM. BASDEVANT, professeur.

BARTHELEMY, professeur.

PARIS

LES ÉDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN

F. LOVITON et Cie

160, RUE SAINT-JACQUES

1932



Digitized by the Internet Archive
in 2026

THÈSE POUR LE DOCTORAT

***La Faculté n'entend ni approuver, ni désapprouver
les opinions émises dans les thèses, ces opinions
doivent être considérées comme propres à leurs
auteurs.***

LE RETOUR ÉVENTUEL DE LA SARRE A L'ALLEMAGNE VU PAR LES ALLEMANDS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 6 décembre 1932, à 14 heures

PAR

Henri CHINY

Président : M. LESCURE, professeur.

*Suffragants. { MM. BASDEVANT, professeur.
BARTHELEMY, professeur.*

PARIS
LES ÉDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN
F. LOVITON et Cie
160, RUE SAINT-JACQUES

1932



A MONSIEUR JEAN LESCURE

PROFESSEUR A LA FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

*Qui a bien voulu accepter la
présidence de cette thèse.*

A MES PARENTS

A MES AMIS

BIBLIOGRAPHIE

- Bellet** (Ferdinand). — *Le régime douanier et les échanges économiques du territoire de la Sarre*. Thèse, Paris, 1929.
- Bloem** (Gustav). — *Die Bedeutung der Transportfrage für den Kohlenbergbau des Saargebietes*. Diss. Köln 1931.
- Born** (Wilh.). — *Die wirtschaftliche Entwicklung der Saar-Grosseisenindustrie seit Mitte des 19 Jahrhunderts*. Diss. Tübingen, 1919.
- Eifler** (Osk.). — *Das Verkehrswesen im Saargebiet*. Diss. Erlangen, 1927.
- Gayot** (J.) et **Herly** (R.). — *Les conditions de la métallurgie sarroise depuis 1815* (Cahiers Sarrois n° 4). Berger-Levrault.
- Görgen** (J.). — *Die Geschichte des Saarstatuts von Versailles* (Saarländische Zeit und Streitfragen) (Erstes Heft).
- Hasslacher** (A.). — *Das Industriegebiet an der Saar und seine hauptsächlichsten Industriezweige* (Mitteilungen des Historischen Vereins für die Saargegend, Heft 12).
- Herweck** (W.). — *Der Saar-Pfalz-Kanal und seine wirtschaftliche Bedeutung für das Saargebiet*. Diss. Frankfurt a. M. 1928.
- Gebrüder Hofer**. — *Das Saargebiet. Seine Struktur, seine Probleme* 1929.
- Kappstein** (Dr.). — *Der heutige Stand der Milchversorgung des Saargebietes*.
- Manno** (E.). — *Die Kohlenversorgung Süddeutschlands*. Diss. Heidelberg, 1914.
- Pagenstecher** (R.). — *Die Lebensmittelbelieferung des Saargebietes durch das Deutsche Reich*.
- Priou** (Jean). — *Le territoire de la Sarre*. Berger-Levrault, 1923.

- Römer.** (Fr. Jos.). — *Die Saar als Wasserstrasse unter besonderer Ber. ihrer Bedeutung für die saarländische Wirtschaft.* Diss. Frankfurt a. M. 1931.
- Schleifenbaum** (Fr. Dr.). — *Die wirtschaftliche Ueberformung der eisenschaffenden Industrie des Saargebietes.*
- Schmidt** (Frdr. A.). — *Der Saarkohlenbergbau in Lothringen.* Diss. Strassburg, 1914.
- Schöneberger** (H.). — *Die Absatzentwicklung der Saarwirtschaft in der Nachkriegszeit unter bes. Ber. der Einwirkungen der Tarifpolitik der Eisenbahndirektion des Saargebietes.* Diss. Köln, 1931.
- Tille.** — *Die Mosel u. Saarkanalisierung,* 1907.
- Vidal de la Blache** et **Gallois.** — *Le Bassin de la Sarre.* Colin, 1923.
- Vopelius** (Dr Max). — *Die Tafelglasindustrie im Saarthal.* Halle, 1895.
- Wilhelm** (R.). — *Die Absatzverhältnisse der Steinkohlenwerke an der Saar von 1920-1928 und das Absatzproblem der Saarkohle.*
- Wizinger** (P.). — *Die Versorgung des Saargebietes mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen vor und nach der Errichtung der Zollgrenze.* Diss. Heidelberg 1929.

Journaux, revues, statistiques.

- Bericht des statistischen Amtes des Saargebietes, 1924-1931.*
Bulletin officiel de la Chambre de commerce franco-sarroise.
Der Weg zur Freiheit, Iter Febr. 1930, n. 3.
Rheinischer Beobachter, Juni 1929.
Saarbrücker Landeszeitung.
Saarbrücker Zeitung.
Saarfreund, Berlin.
Saarländische Verkehrs und Handelszeitung.
Saarwirtschaftszeitung.
Stahl und Eisen Kultur. Sonderheft Saar, Heft 10, 15 Okt. 1928.
Volkstimme.

Publications de la Chambre de commerce allemande de Sarrebruck

Der Saar-Pfalz Kanal, Denkschrift über die Verkehrswünsche des Saargebietes, 1927.

Saarwirtschaftsfragen :

Heft 1. Der Saar-Pfalz-Kanal, 1926.

Heft 3. Lebensfragen der Saarwirtschaft, 1929.

Statistik der Saareisenindustrie, 1913-1928.

Saarwirtschaftsstatistik Heft 1-5, 1927-1932.

Lütke (A.). — *Die wirtschaftlichen Probleme bei der Reckgliederung des Saargebietes* (Sonderdruck- aus der Saarwirtschaftszeitung, n. 40 vom 5 Okt. 1929).

AVANT-PROPOS

Ce travail est le résultat de recherches bibliographiques et d'une enquête personnelle menée en Sarre chez les différentes personnalités de la Commission du Gouvernement de la Sarre, de l'Administration des Mines domaniales françaises de la Sarre, de l'Ober-Bergamt, de la grosse industrie sarroise ainsi que chez les représentants de la Chambre de commerce allemande de Sarrebruck et de la Chambre de commerce franco-sarroise.

C'est pour nous un devoir de les remercier de leur bienveillant accueil et de leurs conseils qui contribuèrent largement à l'élaboration de cette thèse.

INTRODUCTION

Nous nous placerons dans l'hypothèse d'un retour politique de la Sarre à l'Allemagne déterminé par un plébiscite favorable à l'Allemagne et par une décision conforme du Conseil de la Société des Nations. Deux questions se poseront alors : la question du rachat des mines et la question de la réintégration de la Sarre dans le système douanier et économique allemand. Seule la première question a été prévue par le traité de Versailles; il est douteux que le traité de Versailles soit appliqué littéralement, mais il serait téméraire de vouloir prévoir dès aujourd'hui la façon dont elle sera réglée. La deuxième question, par contre, est passée complètement sous silence dans le traité. Il faut donc en déduire logiquement qu'après 1935, la Sarre sera réintégrée immédiatement dans le régime douanier allemand et dans la vie économique allemande. Voilà la question en droit, mais cette réunion est-elle possible en fait sans préjudicier à la principale partie intéressée : la Sarre? L'opinion officielle allemande admet l'affirmative. Il ne faut cependant pas supposer que les Allemands rejettent toute idée de négociation avec la France, mais ils ne veulent pas se présenter à nous en sollicitateurs; ils ne veulent pas que la prospérité de la Sarre dépende uniquement du bon vouloir de la France. Si des négociations ont lieu, ce sera entre deux parties sur la base d'égalité, car les Français, disent-ils, sont aussi intéressés à un règlement

amiable que les Allemands. Si une entente n'est pas possible, la Sarre se passera, sans préjudice pour elle, de la France.

Nous examinerons la solidité de cet argument en ce qui concerne la production et la consommation sarroises. Dans un livre premier, nous étudierons successivement, à propos de la production et de la consommation, l'état de la vie économique en Sarre en 1913, son développement après la guerre, la façon dont se pose le problème du retour à l'Allemagne et les mesures que les Allemands comptent prendre pour rendre possible le rétablissement de la situation de 1913. Dans un livre II, nous ferons l'appréciation critique de ces projets.

LIVRE PREMIER

EXPOSÉ DE LA THÉORIE ALLEMANDE

PREMIÈRE PARTIE

LA PRODUCTION SARROISE

CHAPITRE PREMIER

LES CONSEQUENCES D'UNE REINTEGRATION DE LA PRODUCTION SARROISE DANS L'ECONOMIE ALLEMANDE.

Section I. — Les mines.

§ 1^{er}. *L'évolution de l'importance des débouchés de charbon de 1913 à 1932.*

Avant la guerre, les principaux débouchés du charbon sarrois se trouvaient en Allemagne; 83 % du charbon extrait des mines de la Sarre était consommé sur le marché intérieur et 17 % seulement était destiné à l'exportation. Cette situation fut renversée après que le traité de Versailles eut attribué les mines de la Sarre à l'Etat français; ce dernier délaissa le marché allemand et tendit à écouler le charbon sarrois en France. Les Allemands accusent l'Administration française d'avoir négligé systématiquement les débouchés allemands pour rendre la Sarre tributaire de la France. Cette appréciation n'est pas conforme à la vérité. Il est vrai qu'immédiatement après la guerre, la

France était à court de charbon étant donné que les mines du Nord n'étaient pas encore reconstruites. Les mines de la Sarre nous ont été attribuées en compensation de nos mines détruites (art. 35 et suivants du traité de Versailles); il est donc normal que l'Administration ait d'abord cherché à satisfaire les demandes françaises de charbon. Comme les mines de la Sarre avaient été négligées pendant la guerre et nécessitaient une sérieuse remise en état, l'extraction ne put être élevée suffisamment pour pouvoir satisfaire à la demande de deux marchés. Plus tard, quand le rendement des mines eut été accru, l'inflation monétaire allemande et la résistance passive lors de l'occupation de la Ruhr empêchèrent la reprise des ventes du charbon sarrois en Allemagne. Enfin, un contingent maximum de 100.000 tonnes par mois fut fixé par les Allemands à l'importation du charbon sarrois en Allemagne. Malgré la concurrence de la Ruhr, les mines de la Sarre arrivèrent souvent au maximum fixé par le contingent. L'accusation dirigée contre l'Administration française d'avoir négligé systématiquement le débouché allemand ne porte donc pas. Le tableau comparatif suivant mettra en lumière les changements survenus dans l'importance respective des débouchés du charbon sarrois de 1913 à 1931 :

Voir tableau ci-contre

§ 2. *Les conséquences du retour de la Sarre à l'Allemagne en ce qui concerne les débouchés du charbon sarrois.*

Il est fort douteux qu'après le retour de la Sarre à l'Allemagne, la France continue à absorber près de la moitié de la production houillère sarroise. En effet, l'accroissement de ces ventes sur le marché français est déterminé,

pour une bonne part, par le fait que l'Etat français est propriétaire des mines; d'autre part, la reconstruction des mines du Nord et le développement des mines lorraines voisines de la frontière sarroise diminuent notablement les besoins français de charbon sarrois. Il en est de même en ce qui concerne les livraisons à l'étranger, notamment en Suisse et en Italie, puisque, dans ces pays, le charbon est de plus en plus remplacé par la houille blanche.

En prévision d'un plébiscite favorable en 1935, les milieux sarrois et allemands intéressés sont donc préoccupés de rendre à la Sarre son client naturel qui est l'Allemagne du Sud; la Ruhr n'aura qu'à porter ses efforts sur l'Allemagne du Nord où l'on consomme encore beaucoup de charbon anglais arrivant à Hambourg par bateau. Cependant, la place du charbon sarrois a été prise par des concurrents redoutables. Voici la provenance du charbon consommé en Allemagne du Sud en 1913 et en 1928 :

	1913		1928	
	—		—	
Ruhr	9.414.000 tonnes		8.984.000 tonnes	
Sarre	2.664.000	—	1.075.000	—
Divers	1.094.000	—	418.000	—
Saxe	280.000	—	693.000	—
Aix-la-Chapelle .	208.000	—	1.464.000	—
Angleterre	274.000	—	283.000	—
Hollande	—		474.000	—
Silésie	617.000	—	1.246.000	—

Il sera difficile pour la Sarre de reprendre la place qu'elle occupait sur le marché allemand. En premier lieu, elle est handicapée par la qualité de son charbon qui est bien

inférieure à celle du charbon de la Ruhr; même en ce qui concerne le charbon destiné à la fabrication du gaz, elle est avantageusement remplacée par la Silésie allemande ou polonaise. En second lieu, les prix du charbon sarrois sont trop élevés. La question de qualité n'est pas dominante, puisqu'avant la guerre, la Sarre arrivait à placer son charbon en Allemagne et cela malgré la concurrence de charbons de meilleure qualité; elle y arrivait en vendant à des prix plus avantageux.

Pourquoi n'arrive-t-elle plus aujourd'hui à faire des prix lui permettant de rivaliser avec ceux de la concurrence? Cela provient des deux causes suivantes :

1^o Le prix de revient trop élevé de l'extraction du charbon sarrois.

2^o Les frais de transport élevés.

1^o *Les prix de revient.* — L'exploitation du bassin sarrois a toujours été plus difficile que celle des autres bassins houillers et cela pour des raisons provenant des conditions de gisement du bassin.

D'autre part, même si l'on admet cette infériorité initiale de rendement du bassin sarrois, on constate que le taux d'élévation du rendement des autres bassins depuis 1913 est bien supérieur à celui de la Sarre. Depuis 1913, le rendement par homme et par jour a été augmenté de 10 % seulement en Sarre, alors qu'il a été augmenté de 33 % dans le bassin d'Aix-la-Chapelle et en Haute-Silésie, de 47 % dans le bassin rhéno-westphalien et même de 50 % en Hollande.

Ce retard de la Sarre tient pour une petite part à ce que la journée de travail dans les mines sarroises est inférieure d'une demi-heure, à celle des autres bassins. La princi-

pale cause de l'énorme accroissement de rendement des autres bassins provient de la rationalisation à outrance de l'industrie extractive allemande. On ne manque pas de reprocher à l'Administration française d'exploiter le bassin sans consacrer les sommes nécessaires aux travaux dont l'amortissement ne sera pas achevé en 1935 de manière à tirer le maximum de bénéfices du bassin. On en déduit que l'exploitation française a déprécié la valeur des mines; c'est un prétexte pour demander une réduction correspondante de la somme de 300 millions de francs or à laquelle a été fixée en 1919 la valeur des mines de la Sarre. Ce reproche à l'Administration française n'est pas justifié. Elle aussi a rationalisé et mécanisé dans une large mesure l'exploitation des mines, mais elle a toujours cherché en même temps à congédier le moins d'ouvriers possible; ce sont uniquement des considérations de bonne politique sociale qui l'ont retenue de réaliser une rationalisation à outrance à l'instar des industriels de la Ruhr. L'augmentation du rendement des mines de la Ruhr est due pour une bonne part au fait que l'on a intensifié l'extraction dans les mines dont le rendement est le plus élevé et que l'on a fermé les autres. L'Administration des mines de la Sarre a voulu éviter le plus longtemps possible ces fermetures de mines qui entraînent le licenciement de nombreux mineurs; cependant, poussée par la crise actuelle, l'Administration des mines de la Sarre a été obligée, récemment, d'inaugurer cette politique de concentration de l'extraction dans les meilleures mines.

2° *Le problème du transport.* — Le bassin de la Sarre occupe, parmi les grands bassins houillers européens, une position très avancée vers le Sud. Cette situation lui a valu

la clientèle de l'Allemagne du Sud, de la Suisse, de l'Italie et même de l'Autriche-Hongrie, pays qui sont tous dépourvus de houille.

Depuis la guerre, elle a perdu notamment le marché de l'Allemagne du Sud. Elle l'a perdu non seulement par la concurrence de bassins rationalisés à outrance, mais aussi par les changements survenus dans les conditions de transport. Ce problème nous amènera à étudier la question du transport du charbon par chemin de fer et ensuite celle du transport par eau.

La Reichsbahn (Société des chemins de fer allemands) applique aux transports de houille, depuis la guerre, un tarif kilométrique dégressif; elle part de cette idée que les frais de tout ordre occasionnés au réseau par le transport d'un certain nombre de tonnes de houille ne croissent pas proportionnellement avec le nombre de kilomètres parcourus. Ces tarifs dégressifs ont évidemment profité aux concurrents du charbon sarrois sur les marchés placés à proximité du bassin sarrois.

Une autre cause d'infériorité de la Sarre est l'absence de voie d'eau directe vers l'Allemagne et la médiocrité de la voie d'eau reliant la Sarre au réseau de canaux français.

C'est pourtant dans ce domaine que le bassin rhéno-westphalien a accompli les principaux progrès depuis 1913. Il possède actuellement trois grands canaux : le Rhein-Herne Kanal, le canal latéral à la Lippe et le Dortmund-Ems Kanal; d'autre part, de nombreuses mines ont été reliées directement par voie d'eau à ces canaux, ce qui permet de charger, sur les bateaux, sans transbordement préalable, le charbon remonté du fond de la mine. Tout ce système de canaux permet au charbon de la Ruhr d'accéder à cette grande voie navigable qu'est le Rhin et de le remon-

ter à destination de l'Allemagne du Sud et de Strasbourg. Quand sera terminée la canalisation du Neckar et le canal du Main au Danube, les frais de transport du charbon de la Ruhr seront encore réduits et les possibilités de vente du charbon sarrois en seront d'autant amoindries.

Voici un tableau résumant toute la question du transport du charbon sarrois. Il met en lumière l'augmentation des frais de transport du charbon sarrois par rapport au charbon de la Ruhr :

Frais de transport par tonne de charbon en Reichsmark

vers	de Sarrebruck		de Ruhrort (par bateau ou transport mixte)		de Bochum (par chemin de fer)	
	1913	1928	1913	1928	1913	1928
Mannheim..	3, 35	5, 60	1, 76	2, 30	—	—
Stuttgart...	6, 00	9, 10	5, 81	7, 36	9, 90	13, 80
Augsbourg .	9, 40	13, 50	9, 81	10, 96	11, 90	14, 40
Munich	10, 30	14, 00	11, 01	14, 36	12, 70	14, 60

Section II. — La métallurgie sarroise.

§ 1^{er}. *Le développement de la métallurgie sarroise avant la guerre.*

La métallurgie occupe la seconde place parmi les grandes industries sarroises. Son origine est assez ancienne ; elle existait avant la découverte des mines de charbon. Sa naissance est due à la présence de gisements de minerai de fer aujourd'hui épuisés et aux riches forêts dont le bois

servait alors de combustible. Avec la découverte de la houille en Sarre, la métallurgie s'y est développée en s'approvisionnant de minerai venant de l'intérieur de l'Allemagne et surtout de Lorraine après la découverte du procédé Thomas permettant d'utiliser la minette lorraine à teneur de phosphore. Plus tard, les maîtres de forges sarrois ont acquis des mines de fer et installé des hauts fourneaux en Lorraine; ils produisaient la fonte en Lorraine et l'expédiaient en Sarre pour la transformer en acier. Cette mesure de concentration verticale leur était très avantageuse. En effet, pour produire 1 tonne de fonte, il faut 3 à 3, 5 tonnes de minette et 1, 2 tonne de coke. Par conséquent, en produisant leur fonte en Lorraine, les maîtres de forges sarrois, pour approvisionner leurs aciéries situées en Sarre, transportaient une tonne de fonte au lieu de transporter trois tonnes de minerai. D'autre part, la Lorraine s'approvisionnait de coke métallurgique dans la Ruhr; la qualité de ce coke est de beaucoup supérieure à celle du coke sarrois. Enfin, les usines métallurgiques sarroises se firent attribuer la concession de mines de charbon dans la région de Saint-Avold (Lorraine) pour se rendre indépendantes du fisc prussien, propriétaire des mines sarroises.

L'industrie lourde sarroise, propriétaire de mines de charbon et de fer, connut alors ses plus beaux jours. En 1913, la Sarre a produit :

1.370.980 tonnes de fonte soit 11, 2 % de la production totale allemande;

2.079.825 tonnes d'acier brut soit 13, 1 % de la production totale allemande ;

1.652.414 tonnes de produits de laminoirs soit 13, 1 % de la production totale allemande,

Les principaux débouchés des forges sarroises se trouvaient en Allemagne et notamment, comme pour le charbon, en Allemagne du Sud.

En 1913, la métallurgie sarroise expédiait au total 1.494.273 tonnes de produits métallurgiques :

1.064.201 tonnes (71, 2 %) sont restées à l'intérieur du cordon douanier allemand;

196.717 tonnes (13, 2 %) ont été exportées vers les pays étrangers du continent;

233.355 tonnes (15, 6 %) ont été exportées vers les pays étrangers d'outre-mer.

L'Allemagne était aussi le grand fournisseur de machines, d'outils, de pièces de rechange etc. de la métallurgie sarroise.

§ 2. *L'évolution de la métallurgie sarroise après la guerre.*

Le traité de Versailles, en rendant la Lorraine à la France et en attribuant les mines de la Sarre à la France, a bouleversé les conditions d'existence de l'industrie sidérurgique sarroise.

Les maîtres de forges sarrois ont vu séquestrer toutes leurs installations situées en Lorraine. Seules les aciéries de Burbach ont échappé à ces mesures d'expropriation parce qu'elles appartiennent à une société franco-belgo-luxembourgeoise, les Aciéries réunies de Burbach-Eich-Dudelingen (A. R. B. E. D.). Au lieu d'exploiter leurs propres mines, les maîtres de forges sarrois durent désormais acheter leur minerai à leur concurrence lorraine.

En ce qui concerne le charbon, l'industrie lourde se trouve également en mauvaise posture. En effet, l'Etat français, profitant de son monopole de producteur en

Sarre, vend son charbon à des prix dépassant de 20 % ceux faits par la Ruhr.

Ce reproche fait à l'administration française n'est cependant pas fondé. Dès avant la guerre, les fises prussiens et bavarois vendaient leur charbon d'autant plus cher que l'acheteur était moins éloigné de la mine. Cette politique des prix est pratiquée dans le monde entier et par les branches d'industrie les plus diverses. En effet, les mines, pour écouler leur production, sont parfois obligées de vendre leur charbon fort loin; pour compenser les frais de transport élevés, il faut réduire les prix de vente sinon ils ne seraient plus au niveau des prix de mines concurrentes mieux placées. Il est évident, par conséquent, que les mines vendent un peu plus cher, quand les frais de transport sont réduits. Cette lutte pour les prix du charbon entre la métallurgie et le producteur de houille a toujours existé bien qu'ils soient fixés par une commission d'arbitrage. Nous avons vu qu'avant la guerre les maîtres de forges sarrois s'étaient fait attribuer des concessions de mines en Lorraine; ils ne l'auraient pas fait s'ils avaient été entièrement satisfaits du fisc prussien. Il faut signaler une autre cause d'augmentation des prix du charbon destiné à la métallurgie sarroise. Dans la Ruhr, les métallurgistes sont propriétaires de mines; leur charbon est transporté par leurs chemins de fer particuliers. En Sarre, au contraire, le charbon destiné aux usines métallurgiques doit être transporté au départ des mines par les chemins de fer de l'Etat sarrois. Or, le réseau sarrois n'a que des lignes ferroviaires très courtes; pour ne pas fonctionner à perte, il doit appliquer des tarifs élevés. Ces tarifs sont d'autant plus élevés que l'on a introduit en Sarre les tarifs kilométriques dégressifs d'après le modèle allemand. Ce tableau

mettra en lumière l'augmentation des frais de transport du charbon de la mine d'Altenwald aux usines métallurgiques de Brebach, de Burbach, de Dillingen et de Völklingen :

D'Altenwald à :	1913	1928
Brebach (15 km.)	1,10 Rm. la tonne	1,65 Rm. la tonne
Burbach (12 km.)	1,10 —	1,55 —
Dillingen (35 km.)	1,60 —	2,35 —
Voelklingen (20 km.)	1,30 —	1,85 —

Les capitaux français ont profité de la période de dépression qu'a traversé l'industrie sidérurgique sarroise pour s'attribuer la majorité dans les conseils d'administration des usines métallurgiques de Neunkirchen, de Brebach et de Dillingen; seules les usines de Voelklingen, propriété de la famille Röchling, ont échappé à l'emprise des capitaux français.

La lutte pour les débouchés fut particulièrement pénible et, malgré la majorité de capitaux français, la métallurgie sarroise ne réussit pas à se créer des débouchés suffisants en France (voir statistique ci-après). Elle a été forcée de conserver sa clientèle allemande; elle y est arrivée après 1925, par le système des « Zollstundungen » (moratoire *sine die* des droits de douane transformé en remise par l'État allemand), par les ententes douanières franco-allemandes et enfin par l'accord douanier sarrois de 1928 qui lui assura des contingents suffisants.

Cette période particulièrement difficile a empêché l'industrie métallurgique sarroise de dépasser son chiffre de production d'avant-guerre alors que toutes les industries

métallurgiques d'Europe ont développé leur production depuis la guerre.

La statistique suivante montrera comment l'industrie sidérurgique sarroise est arrivée péniblement en 1928 à atteindre son chiffre de production d'avant-guerre. Seule la production de la fonte a été augmentée; il faut en chercher la cause dans la perte par les industriels sarrois de leurs usines lorraines qui produisaient la fonte à proximité des mines de fer pour la transformer en acier dans leurs usines sarroises. Il est intéressant de constater la régression de la Sarre dans la production métallurgique totale allemande, surtout si l'on tient compte du fait que l'Allemagne a perdu par la guerre deux grands bassins industriels: la Lorraine et une partie de la Haute-Silésie.

	Allemagne	Sarre	Allemagne et Sarre	Part de la Sarre dans la production totale allemande
FONTE				
1913	10.907.226 t.	1.370.980 t.	12.278.206 t.	11,2 %
1925	10.176.699	1.449.700	11.626.390	12,5 %
1926	9.643.519	1.642.702	11.268.221	14,4 %
1927	13.102.528	1.770.718	14.873.246	11,9 %
1928	11.804.330	1.936.184	13.740.514	14,1 %
ACIER BRUT				
1913	12.236.112	2.079.825	14.315.937	14,5 %
1925	12.194.501	1.578.760	13.773.261	11,5 %
1926	12.341.636	1.736.762	14.078.398	12,3 %
1927	16.310.682	1.894.62	18.205.311	10,4 %
1928	14.517.103	2.073.051	16.590.154	12,5 %
PRODUITS DE LAMINOIRS				
1913	11.005.780	1.652.414	12.658.194	13,1 %
1925	10.246.076	1.293.019	11.593.095	11,15 %
1926	10.276.082	1.430.846	11.706.928	12,22 %
1927	12.866.773	1.557.027	14.423.800	10,8 %
1928	11.561.690	1.717.787	13.279.477	12,9 %

Débouchés des forges sarroises pour la fonte brute et ses dérivés

	1927	1928	1929	1930	1931
Sarre	26.047	49.698	19.604	6.551	4.092
France.....	14.166	7.309	8.333	11.662	20.364
Allemagne ..	81.768	103.435	84.362	52.817	38.000
Etranger ...	35.494	43.618	53.238	54.707	46.962
Total	157.475	204.060	165.537	125.737	109.418

Débouchés des forges sarroises pour les produits de laminoirs finis

	1927	1928	1929	1930	1931
Sarre	208.253	150.336	112.282	140.769	120.980
France.....	232.607	328.842	405.347	477.930	383.377
Allemagne ..	980.330	640.191	595.732	431.183	298.066
Etranger ...	325.377	358.880	365.590	345.600	304.300
Total	1.746.717	1.478.249	1.478.951	1.395.512	1.106.723

Expéditions de produits métallurgiques finis par chemin de fer

	Sarre	Allemagne	France	Etranger	Total
1913	99.083	1.245.923	78.819	362.193	1.786.018
1925	211.029	365.433	466.214	313.499	1.356.175
1926	234.709	514.221	538.126	325.742	1.612.798
1927	215.372	942.998	356.874	241.970	1.757.214
1928	265.329	775.205	485.846	272.507	1.798.887
1929	306.507	787.115	645.617	280.145	2.019.384
1930	260.343	559.475	588.364	236.549	1.644.731

§ 3. *Les répercussions d'un retour à l'Allemagne
sur la métallurgie sarroise.*

La situation de la métallurgie sarroise après le retour à l'Allemagne n'aura guère changé d'aspect.

Deux grands problèmes se poseront alors : le problème de l'approvisionnement et le problème des débouchés.

1° *L'approvisionnement.* Ce problème se pose à deux points de vues différents :

- a) En ce qui concerne le charbon;
- b) En ce qui concerne le minerai.

a) En ce qui concerne le charbon. Les milieux allemands font confiance aux fisci prussiens et bavaïois, futurs propriétaires des mines de la Sarre. On espère qu'ils ne suivront pas la politique des prix pratiquée par l'administration française et qu'ils vendront le charbon aux aciéries à des prix plus avantageux. Nous avons exposé plus haut (page 14) le point de vue français; nous doutons que l'administration allemande des mines puisse céder normalement son charbon à des prix inférieurs à ceux pratiqués actuellement. Si les prix du charbon livré à la métallurgie sont abaissés par le fisc prussien, il ne faudra voir là qu'une subvention indirecte à l'industrie sarroise inspirée par des buts politiques.

b) La question du minerai est le grand souci des Allemands. En effet, la Sarre a pour fournisseur de minerai naturel la Lorraine. Bien que la Sarre ne soit plus propriétaire de mines de fer, elle n'a jamais cessé de s'approvisionner en Lorraine pour les 9/10 de ses besoins. En 1913, elle transformait 4.117.255 tonnes de minerai dont 3.617.080 tonnes d'origine lorraine soit 87, 9 % et en 1928, pour une

consommation totale de 4.774.879 tonnes, elle en recevait 4.130.017 tonnes de Lorraine soit 86, 5 %; l'augmentation provient de la production plus considérable de fonte consécutive à la perte des hauts fourneaux lorrains. Les maîtres de forges sarrois se verront livrés pieds et poings liés à leur concurrence lorraine le jour où les capitaux français auront quitté la Sarre. Les mines de Lorraine pourront leur imposer des prix de monopole; enfin, ils seront à la merci d'une grève des mineurs lorrains. A cette infériorité s'ajoute l'inconvénient des hauts fourneaux sarrois de se trouver dans un bassin houiller et non sur des gisements de minerai. Bien que l'Allemagne ne soit pas bien riche en minerai, le bassin de la Ruhr, par exemple, est loin de se trouver en aussi mauvaise posture. Grâce à son admirable situation et à ses excellentes voies de communication tant par fer que par eau, il peut acheter le minerai à qui le lui offrira à meilleur compte; il en achète en Suède, en Afrique du Nord, en Espagne. Il est intéressant à ce point de vue de signaler la diminution de ses achats en Lorraine depuis la guerre :

1913	1925
2.812.000 tonnes	486.000 tonnes

La Sarre cependant ne jouira jamais d'une indépendance semblable à celle de la Ruhr vis-à-vis de ses fournisseurs de minerai, même si elle est reliée au Rhin par un canal. Ce serait d'ailleurs un illogisme économique que de faire venir du minerai de Suède, alors que les mines de fer lorraines se trouvent à 80 kilomètres des forges sarroises. Les Allemands le comprennent bien et ils souhaitent la conclusion d'un accord avec les producteurs de minerai lorrains; ils dési-

rent seulement que les mines lorraines ne profitent pas de leur situation pour leur imposer des prix de monopole.

D'après une opinion courante admise dans les milieux allemands, il y aurait lieu de conclure un accord franco-allemand qui engloberait à la fois la question du charbon et la question du minerai. Du côté français, disent-ils, il y a besoin de vendre du minerai et d'acheter du charbon surtout que, depuis la guerre, de nombreuses cokeries lorraines ont été transformées pour fonctionner non plus avec du charbon de la Ruhr, mais avec du charbon de la Sarre. La production des houillères lorraines qui sont le prolongement des gisements sarrois en France est bien passée depuis la guerre de 2, 5 millions de tonnes à 6 millions de tonnes par an, mais le charbon extrait des mines lorraines est du charbon flambant; pour la cokéfaction, il faut du charbon gras qui ne se trouve qu'en Sarre. D'autre part, du côté allemand, il y a besoin d'acheter du minerai et également de vendre du charbon. Les deux parties se trouveraient donc être de force égale et rien ne s'opposerait à une entente favorable à tout le monde.

Si toutefois une entente n'était pas possible avec la Lorraine en ce qui concerne les livraisons de minette, les forges sarroises délaisseraient la production de l'acier Thomas pour se spécialiser dans la production de l'acier Siemens-Martin; avec ce dernier, on utilise comme matière première de la ferraille. Depuis quelques années, déjà, les aciéries sarroises ont notablement développé leurs installations pour la production de l'acier Siemens-Martin.

Remarquons néanmoins, en nous plaçant cette fois au point de vue français, que notre position est tout de même plus avantageuse que la position allemande, car le traité de Versailles nous reconnaît le droit de demander la conclu-

sion d'un contrat d'achat de charbon sarrois dans la mesure de nos besoins (§ 37). D'autre part, il n'y aurait pas de notre côté besoin de vendre du minerai, car les réserves lorraines de minerai de fer seront épuisées dans cent ans environ, si l'exploitation continue sur le même rythme. Enfin, on prétend que la France pourrait se passer sans aucun inconvénient pour elle du charbon sarrois. Nous ne prendrons pas parti dans cette discussion qui a déjà fait couler beaucoup d'encre surtout que l'épuisement des gisements lorrains est assez douteux. Nous concluons en souhaitant la réalisation d'un accord franco-allemand liquidant la question du minerai et du charbon de façon équitable pour les deux parties qui, par leur situation géographique réciproque, ne pourront que profiter d'une telle entente.

2^e *La question des débouchés.*— Nous avons vu qu'à l'inverse de la production minière sarroise, la métallurgie sarroise a gardé ses débouchés allemands et même qu'elle n'aurait pas pu subsister sans ces derniers. Après le retour à l'Allemagne, la Sarre devra encore développer ses ventes vers l'Allemagne d'autant plus qu'elle risque de perdre en grande partie la clientèle française tant par la séparation douanière et par l'émigration des capitaux français que par la concurrence de la métallurgie lorraine qui se développe constamment. Pour intensifier ses ventes en Allemagne, la métallurgie sarroise devra moderniser son outillage et utiliser rationnellement ses sous-produits afin d'obtenir des prix de revient plus bas. En second lieu, la Sarre est un pays frontalier; l'industrie sidérurgique sarroise est intéressée par conséquent à la création de modes de transport économiques vers les marchés allemands par rapport auxquels elle occupe une situation excentrique.

Section III. — Les industries secondaires du bassin de la Sarre.

La Sarre n'est pas seulement un pays minier et de grosse métallurgie. Elle a des industries très diverses parmi lesquelles il faut citer notamment : la verrerie, l'industrie céramique et l'industrie métallurgique de transformation qui occupent ensemble environ 25.000 ouvriers. Un retour à l'Allemagne n'aura pas les mêmes conséquences pour chacune de ces industries. La verrerie et l'industrie céramique n'auront pas à regretter une séparation douanière de la France. La France a été incapable d'absorber une partie appréciable de leur production. Ces industries ont toujours travaillé pour le marché allemand et la nouvelle barrière douanière établie sur la frontière nord de la Sarre en 1925 les aurait ruinées si l'accord douanier sarrois de 1928 ne leur avait pas assuré des débouchés en Allemagne. Il en est tout autrement de l'industrie métallurgique de transformation; elle s'est très bien adaptée aux nouvelles conditions d'existence qui lui ont été faites après la guerre et une séparation douanière de la France la mettrait dans une situation très délicate.

Nous allons examiner brièvement le développement et la situation de chacune de ces industries; nous verrons aussi quelles seront pour elles les conséquences d'un retour à l'Allemagne.

§ 1. *Les verreries sarroises.*

L'importance des verreries sarroises a diminué depuis la guerre. En 1913, treize verreries se trouvaient en Sarre occupant 4.000 ouvriers; en 1928, il n'y en avait plus que six occupant 2.100 ouvriers. Seules les verreries fabriquant

du verre à vitres ont subsisté; la fabrication des bouteilles a été complètement arrêtée.

Néanmoins, la production de verre à vitres est restée importante : 5.300.000 m par an représentant 20 % de la production allemande. Cette production a toujours été absorbée entièrement par le marché allemand, et l'accord douanier sarrois de 1928 a prévu un contingent exempt de droits de douane de 22.500 tonnes représentant une production de 5 millions de mètres carrés. Le cinquième de la production seulement est placé en France. Les verreries sarroises ne peuvent pas lutter contre leurs concurrents français tant à cause de leur éloignement du marché qu'à cause des salaires français inférieurs de 25 % aux salaires sarrois.

La situation de cette branche d'industrie sarroise est loin d'être brillante; le retour de la Sarre à l'Allemagne ne la rendra pas pire mais il ne l'améliorera guère. En effet, la situation difficile des verreries sarroises tient aux causes suivantes qui sont indépendantes de la question de savoir si la Sarre reviendra ou ne reviendra pas à l'Allemagne :

I. *L'approvisionnement en matières premières.* — Le charbon se trouve sur place, mais son prix est supérieur de 25 % à celui du charbon dans la Ruhr. En Sarre, on espère que le fisc prussien, quand il sera redevenu propriétaire des mines, fournira du charbon à meilleur compte à l'industrie locale. Nous avons déjà parlé de la politique des prix du charbon en Sarre à propos de l'industrie sidérurgique sarroise; nous répétons qu'une diminution des prix du charbon n'est guère possible sans perte pour l'exploitant des mines. Quant aux autres matières premières, elles ont toujours été importées de France; elles doivent accomplir,

par canal, un trajet considérable : 205 kilomètres pour la chaux et 429 kilomètres pour le sable de quartz; par conséquent, les frais de transport pour les matières premières sont assez élevés.

II. *La situation géographique du bassin de la Sarre.*
— Depuis 1918, la Sarre est devenue un pays frontalier. Avant la guerre, elle avait comme hinterland vers l'ouest l'Alsace-Lorraine qui absorbait 15 % de la production de ses verreries. Depuis la guerre, la Sarre a perdu le marché alsacien-lorrain, car, comme nous venons de le voir, elle n'a pu se créer des débouchés en France à cause de ses prix de revient trop élevés.

Par conséquent, les verreries sarroises devront s'orienter vers l'est. Ici, nous retrouvons la question des frais de transport trop élevés. Les verreries belges et tchécoslovaques sont mieux placées que la Sarre par rapport à de nombreuses parties de l'Allemagne.

Pour pallier à cette situation, les verriers sarrois devront réduire leurs prix de revient. Il ne faut pas fonder de trop grands espoirs sur la rationalisation. En effet, les verreries sarroises ont été les premières à produire uniquement à l'aide de machines, mais ces mesures de rationalisation ont été également réalisées plus ou moins vite par la concurrence. Il est donc difficile d'être toujours en avance par rapport à ses concurrents, car la rationalisation a des limites; si on les dépasse, on n'arrivera jamais à amortir les capitaux engloutis dans les machines et les outillages ultra-modernes qui seront démodés dans quelques années peut-être.

Dans ces conditions, il est évident que la verrerie sarroise est surtout intéressée à l'abaissement des frais de transport vers l'Allemagne.

§ 2. *L'industrie céramique sarroise.*

Cette industrie très ancienne occupe 5.000 ouvriers répartis dans les fabriques de Mettlach et de Merzig appartenant à la société Villeroy et Boch. Elle profite de la longue expérience de ses dirigeants et de ses ouvriers pour fabriquer des articles de première qualité et de grande valeur. Elle a toujours placé les trois quarts de sa production en Allemagne. Un changement d'orientation était d'autant moins possible pour cette industrie qu'elle est une industrie artistique; tous les modèles sont exécutés dans le goût du pays par des artistes allemands. L'industrie céramique sarroise exporte également une partie de sa production vers les pays étrangers du continent et d'outre-mer; le changement de régime douanier n'aura évidemment aucune influence sur ces exportations. Après la séparation douanière de 1925, cette industrie a été sauvée de la ruine par le système des « Zollstundungen » (moratoire des droits de douane transformé en remise par le Reich. Par conséquent, le retour de la Sarre à l'Allemagne ne peut que lui profiter. Elle aussi, espère que le fisc prussien réduira les prix du charbon dont elle fait une consommation considérable. Enfin, comme la verrerie et toutes les industries sarroises, elle demande la réduction des frais de transport vers le Reich bien que ses articles, par leur bonne qualité et leur valeur, la mettent à l'abri de la concurrence d'outre-Rhin.

§ 3. *L'industrie métallurgique de transformation.*

Cette industrie travaille le fer provenant des grandes forges sarroises; elle le transforme en machines, en constructions et en installations mécaniques. Avant la guerre, cette industrie était orientée vers l'Allemagne à la fois en ce qui concerne ses approvisionnements et en ce qui con-

cerne ses débouchés. La séparation douanière de la Sarre et de l'Allemagne a déséquilibré cet ordre solidement établi et cette industrie a traversé alors une période critique. Les matières premières et demi-produits venant d'Allemagne ont été grevés de droits très élevés; d'autre part, la France n'a pas pu toujours remplacer le fournisseur allemand. Ceci a amené la Sarre à produire elle-même ces matières premières à grands frais; ce fut un développement contraire au mouvement allemand de rationalisation.

La rationalisation d'après le modèle allemand n'a pas été réalisée; 1^o pour la raison que nous venons de citer: nécessité de produire certaines matières premières et demi-produits sur place à trop grands frais; 2^o parce que les droits de douane trop élevés ont empêché l'importation de nouvelles machines allemandes nécessaires à la transformation des usines. Par conséquent, les prix de revient trop élevés n'ont pas permis à l'industrie sarroise de transformation de maintenir sa place sur le marché allemand.

Le marché français a été difficile à conquérir. En effet, les salaires en Sarre sont trop élevés par rapport aux salaires français. Il est donc incontestable que cette industrie ait traversé une période difficile après la séparation douanière de l'Allemagne. Aujourd'hui cependant, elle s'est adaptée pour utiliser des matières premières françaises et pour écouler la majeure partie de sa production en France. En fait, certaines usines ne travaillent que pour le marché français. Un retour brutal à l'Allemagne serait pour elles un désastre. Pour les sauver de la ruine, il faudrait pour le moins prévoir une période transitoire afin de leur permettre de réaliser un changement d'orientation inverse à celui de 1920-1925.

Les milieux officiels allemands ont l'air de négliger cette industrie; ils se préoccupent trop peu des conséquences du retour à l'Allemagne en ce qui concerne cette branche qui

est pourtant un excellent client des mines et de la grosse métallurgie sarroises. Les Allemands espèrent que cette industrie se tirera d'affaire grâce à l'excellente qualité de ses produits qui sont le fruit d'une longue expérience. D'autre part, certaines de ces usines ont toujours travaillé pour le marché international; cette clientèle leur est restée fidèle après la guerre et elle le restera quand la Sarre sera redevenue allemande.

Dans une énumération complète de la production sarroise, il faudrait ajouter un grand nombre d'autres industries gravitant autour de l'industrie extractive, de la métallurgie et des industries que nous avons appelées secondaires. Ce sont : les tuileries et fours à chaux répartis sur toute la surface du territoire, les fabriques d'explosifs, l'industrie chimique et chimico-technique, la construction électrique, l'industrie du cuir, l'industrie papetière, l'industrie du bois, l'industrie alimentaire, la minoterie, les brasseries et des industries diverses de tout genre.

Il serait fastidieux d'examiner pour chacune d'elles les conséquences d'un retour de la Sarre à l'Allemagne. Nombreuses sont celles qui ne travaillent que pour la consommation locale; elles ne seront pas affectées outre mesure par cet événement à condition de pouvoir lutter efficacement contre la concurrence allemande. D'autres, au contraire, qu'elles aient été créées depuis la guerre ou non, se sont orientées vers la France; elles y ont une clientèle et elles se sont adaptées au goût et aux exigences françaises. Un retour brutal à l'Allemagne leur vaudra une ruine complète; cela personne ne le niera. Sans aborder l'examen des solutions proposées pour faciliter le retour à l'Allemagne, nous constatons, sans préjuger de leur efficacité, que ces solutions ne sauraient être complètes. On s'est occupé des gros producteurs et on a abandonné les petits à leur sort.

CHAPITRE II

LES SOLUTIONS PROPOSEES POUR FACILITER A LA PRODUCTION SARROISE LE RETOUR DANS L'ECONOMIE ALLEMANDE

Nous avons montré, dans notre chapitre premier, les causes d'infériorité de la production sarroise : insuffisance de la rationalisation et absence de voies de communication économiques vers l'Allemagne. Pour résoudre le problème de la réintégration de la Sarre dans la vie économique allemande, les milieux allemands l'ont envisagé à ce double point de vue : question de la rationalisation et question des transports.

Section I. — La rationalisation.

Par rationalisation, il faut entendre l'organisation rationnelle et méthodique de la production; les Allemands ont rationalisé après la guerre à un degré qui n'était certainement pas justifié par les besoins. Aujourd'hui, l'expérience faite, on se rend compte des inconvénients de la rationalisation; malheureusement, la Sarre est appelée à avoir comme concurrent l'industrie allemande rationalisée à outrance et elle doit suivre cette voie si elle ne veut pas être écrasée par ses concurrents. Aussi les industriels sarrois se proposent-ils de procéder prudemment à ces mesures de rationalisation. Ce sont sur les points suivants

que doivent porter essentiellement les efforts des réorganiseurs allemands :

- 1^o Perfectionnement de l'exploitation;
- 2^o Utilisation des sous-produits;
- 3^o Spécialisation.

Nous consacrerons un paragraphe à chacun de ces trois points.

§ 1. *Perfectionnement de l'exploitation.*

Cette mesure de rationalisation doit s'appliquer surtout aux mines et à la métallurgie.

I. *En ce qui concerne les mines.* — Nous avons vu, dans notre chapitre premier, page 8, que, depuis 1913, le taux d'augmentation du rendement dans les mines de la Sarre était bien inférieur à celui des autres bassins houillers.

Rendement par homme et par jour :

	<i>Sarre</i>	<i>Ruhr</i>
1913.....	803 kg.	943 kg.
1928.....	811 kg.	1.191 kg.
	(augmentation : 10 %)	(augmentation : 26 %)

Nous avons exposé les raisons de ce retard et nous avons reconnu que l'état de la rationalisation et de la mécanisation n'était pas aussi avancé dans les mines de la Sarre que dans les mines allemandes. Les Allemands ont l'intention d'équiper les mines sarroises d'après le modèle des mines d'outre-Rhin et d'abaisser ainsi le prix de revient du charbon. On parle également de fermer définitivement certaines mines à faible rendement et d'en ouvrir d'autres dans le nord-ouest de la Sarre qui serait très riche en houille.

Ceci obligerait de nombreux mineurs d'émigrer vers leurs nouveaux lieux de travail; cette transplantation des ouvriers est particulièrement difficile en Sarre parce que le mineur sarrois est originaire du pays et qu'il est souvent propriétaire de sa maison, d'un jardin et même d'un ou plusieurs champs. Il est évident que le rendement des mines sera accru, mais toutes ces transformations ont des inconvénients sur lesquels nous reviendrons dans la partie critique de notre étude.

2. *En ce qui concerne la métallurgie.* — Le retard des aciéries sarroises s'est manifesté dès avant la guerre quand les maîtres de forges sarrois portaient tous leurs efforts sur leurs nouvelles installations lorraines.

Le traité de paix, en enlevant à la Sarre ses usines lorraines, a complètement désorganisé sa production métallurgique. Depuis 1919, on a bien réalisé de nombreuses innovations, mais elles ne peuvent être comparées aux transformations accomplies dans la Ruhr.

Les efforts de la métallurgie sarroise doivent porter essentiellement sur la fabrication de la fonte brute. Comme nous l'avons montré, ce problème est particulièrement ardu, car d'une part, l'industrie sarroise est installée dans un bassin houiller d'où frais de transport considérables pour le minerai, d'autre part, le charbon sarrois ne donne pas un coke métallurgique satisfaisant. Cette difficulté explique les mesures de concentration verticale réalisées jadis par les aciéries sarroises en se rendant acquéreurs de mines de fer lorraines et en fabriquant la fonte en Lorraine avec du coke de la Ruhr.

Les installations lorraines ayant été enlevées aux Sarrois, ceux-ci cherchent à fabriquer leur fonte en Sarre dans des conditions assez favorables pour leur permettre de fixer les

prix de leurs produits à un niveau analogue à celui de la concurrence rhéno-westphalienne.

Les mesures de rationalisation projetées portent, en premier lieu, sur les deux éléments principaux de la fabrication de la fonte : le coke et le minerai.

L'industrie sidérurgique sarroise devra s'efforcer de fabriquer un coke métallurgique d'assez bonne qualité avec le charbon sarrois qui, très riche en matières volatiles, donne un coke friable ne résistant pas à l'énorme pression auquel il est soumis dans les hauts fourneaux.

Pour fabriquer un coke plus dur, le charbon sarrois, avant d'être placé dans le four à coke, est pilé et pressé de façon à en obtenir une masse homogène ayant les dimensions voulues pour pouvoir être introduite dans le four à coke. Pour que cette masse ait une certaine résistance, il faut que le charbon soit humide. Il en résulte que la cokéfaction du charbon sarrois entraîne un supplément de travail résultant du pilonage du charbon; d'autre part, ce procédé aboutit à une consommation plus forte de gaz, car, dans le four, l'humidité du charbon doit être évaporée avant que la cokéfaction proprement dite ne puisse commencer. Enfin, comme la masse de charbon introduite dans le four n'est pas très résistante, elle ne peut pas dépasser une hauteur d'environ 2 mètres 50; cette circonstance limite, par conséquent, les dimensions des fours à coke. A titre de comparaison, voici quelques chiffres mettant en évidence les difficultés de la cokéfaction du charbon sarrois :

Pour obtenir 1 tonne de coke, il faut :

Dans la Ruhr.... 1250 kgs de charbon lavé

Dans la Sarre ... 1500 kgs. —

Durée moyenne de la cokéfaction proprement dite :

Dans la Ruhr ... 18 heures

Dans la Sarre ... 30 heures

Hauteur des fours à coke :

Dans la Ruhr ... 3,5-6 mètres

Dans la Sarre ... 2-2,6 mètres

Enfin, la consommation de gaz pour la cokéfaction du charbon sarrois est supérieure de 40 à 50 % à celle du charbon de la Ruhr.

Pour éviter ces inconvénients, on a songé à utiliser des fours plus étroits; les aciéries de Brebach ont été les premières à utiliser ces nouveaux modèles de four. Ce nouveau genre de construction permet l'utilisation de fours plus hauts et il rend inutile le pilonage du charbon qui peut être enfourné plus sec. Il en résulte que le rendement par four est accru et que la consommation de gaz est réduite.

Pour obtenir un coke métallurgique de meilleure qualité, on mélange le charbon sarrois avec des houilles plus maigres provenant d'autres bassins; cette solution, bien que satisfaisante, a l'inconvénient d'ajouter au prix de revient des frais de transport assez élevés.

La cokerie de Heinitz qui appartient aux mines domaniales françaises est arrivée à fabriquer un « coke spécial » de bonne qualité exclusivement avec du charbon sarrois; la valeur de ce progrès réalisé par les ingénieurs français est reconnue par les Allemands. Ce « coke spécial » est obtenu par un procédé (Schwelverfahren) consistant à ajouter au charbon à coke du charbon que l'on a cokéfié partiellement en le chauffant à basse température; ce mélange a pour but de rendre plus maigre le charbon à

coke afin d'obtenir du coke plus résistant. Le charbon à coke ne se trouve en Sarre qu'en quantité limitée. Or, le charbon subissant une préparation préalable pour être mélangé au charbon à coke est du charbon flambant de deuxième qualité. Il en résulte que ce procédé permet d'économiser le précieux charbon à coke. Le « coke spécial » ainsi préparé a déjà remplacé en grande partie le coke que l'on faisait venir à grands frais de la Ruhr. Les cokeries des usines métallurgiques sarroises comptent transformer leurs cokeries pour pouvoir fabriquer leur coke d'après ce nouveau procédé dû aux ingénieurs français.

Le coke sarrois très friable doit être transporté avec précaution du four à coke au haut fourneau, en évitant les transbordements. L'emplacement rationnel de la cokerie par rapport aux hauts fourneaux rendra plus sensibles en Sarre les avantages normaux résultant d'un agencement logique de l'usine, car une bonne disposition évitera la dépréciation du coke sarrois.

Une deuxième série de mesures de rationalisation devra porter sur l'autre élément constitutif de la fonte : le minerai.

On peut obtenir une marche plus régulière des hauts fourneaux et réduire la consommation du coke (70 à 90 kg. par tonne de minerai, c'est-à-dire une réduction d'environ 7 %) en réduisant le minerai en petits morceaux; les aciéries de Voeklingen et de Neunkirchen ont mis en service récemment une installation destinée à la désagrégation du minerai. Par la désagrégation de la minette lorraine, qui est très friable, on obtient comme résidu de la poussière de minerai qui ne peut pas être introduite dans les hauts fourneaux. On utilise cette poussière en même temps que la poussière des hauts-fourneaux en les agglomérant ensemble avec addition d'environ 10 % de pous-

sière de coke. Cette agglomération amorce la réduction du minerai et, par conséquent, elle effectue en partie la transformation qui ne devrait s'accomplir que dans le haut fourneau. Une telle installation (Sinteranlage) existe à Voeklingen.

Toutes les mesures que nous venons d'examiner ont pour but d'améliorer les matières premières et par conséquent le rendement des hauts fourneaux.

Dans la Ruhr, on a construit des hauts fourneaux ayant une capacité de production journalière atteignant 1000 tonnes. En effet, le nombre d'ouvriers composant l'équipe d'un haut fourneau reste le même quelle que soit la taille de ce dernier, car les matières premières sont transportées à l'aide de machines. Malheureusement le coke sarrois, friable et de densité trop peu élevée, ne permet pas d'accroître la hauteur des hauts fourneaux dont la capacité ne dépasse pas en moyenne 250 tonnes. On est arrivé cependant à augmenter le rendement des hauts fourneaux sans en augmenter la hauteur en agrandissant la partie inférieure du haut fourneau dite ouvrage (Gestell) et en raccourcissant la partie immédiatement supérieure, l'étagage (Rast). Les aciéries de Burbach ont obtenu d'excellents résultats avec ce genre de construction qui augmente le rendement de 40 %

Voilà les mesures de rationalisation dont la réalisation à peine commencée est à terminer. Elles ont pour but de remédier à l'infériorité naturelle du bassin de la Sarre par rapport à ses concurrents d'outre-Rhin résultant de la mauvaise qualité de son coke métallurgique.

Cette infériorité naturelle est moins accentuée en ce qui concerne les aciéries et les laminoirs; ceux-ci travaillent généralement dans les mêmes conditions que les aciéries et les laminoirs des autres bassins métallurgiques. Les mesures de rationalisation à réaliser dans ce domaine l'ont déjà

été dans la Ruhr. Quelques modernisations ont aussi été accomplies en Sarre depuis la guerre. La capacité des fours Siemens-Martin a été augmentée de 50 %. D'autre part, le charbon a été remplacé comme combustible dans les aciéries par le gaz de cokerie et de haut fourneau (voir plus loin page 37 : La distribution du gaz à longue distance).

Enfin, on a transformé ou remplacé les anciens laminoirs démodés.

Un projet particulièrement intéressant est celui de réunir toutes les centrales électriques des usines métallurgiques sarroises; une grosse centrale serait moins sensible aux variations de la consommation de courant dans chaque usine, elle permettrait une utilisation rationnelle de l'énergie électrique ainsi que l'approvisionnement des communes et des villes (Voir plus loin, page 42: La transformation du charbon de qualité inférieure en énergie électrique).

§ 2. *L'utilisation des sous-produits.*

Les sous-produits de l'industrie extractive et métallurgique sarroises sont très nombreux; leur utilisation rationnelle réduira sensiblement les prix de revient de la production sarroise. La cokéfaction du charbon sarrois qui est très riche en matières volatiles donne comme sous-produits notamment du goudron, du sulfate d'ammoniaque, du benzol et du gaz d'éclairage en quantité appréciable.

	Goudron	Sulfate d'ammoniaque	Benzol
1925 ...	87.153 tonnes	22.703 tonnes	24.652 tonnes
1926 ...	106.649 —	26.190 —	30.355 —
1927 ...	109.244 —	27.828 —	32.097 —
1928 ...	122.732 —	28.116 —	32.216 —
1929 ...	112.269 —	27.732 —	31.241 —
1930 ...	135.168 —	29.173 —	35.643 —
1931 ...	109.651 —	22.356 —	29.211 —

Depuis peu les efforts portent surtout sur la liquéfaction du charbon afin d'en extraire du benzol et des huiles lourdes; on parle également d'extraire de l'azote du gaz de cokerie (Procédé Mont-Cenis du Röchlings-Konzern). Les possibilités d'utilisation du charbon sont infinies et certains sous-produits deviendront peut-être dans un avenir très prochain des produits principaux.

L'utilisation des scories est également intéressante. Les scories Thomas sont converties en engrais (Thomasphosphormehl, environ 300.000 tonnes par an); les scories des hauts fourneaux sont utilisées à la fabrication de briques, de pavés et récemment de ciment.

Nous consacrerons quelques pages à deux sous-produits particulièrement importants : le gaz provenant de la cokéfaction du charbon et l'électricité produite avec les charbons de mauvaise qualité (Abfallkohle). Ces deux produits prennent une importance particulière parce qu'on a l'intention non pas de les utiliser sur place pour des besoins industriels, mais de s'en servir pour alimenter en gaz et en électricité la Sarre et une partie de l'Allemagne du Sud.

1° Le transport du gaz à grande distance par conduites sous pression.

L'expédition du gaz à longue distance est pratiquée par la Ruhr qui approvisionne de son gaz une grande partie de l'Allemagne. Au point de vue de l'économie nationale, la distribution du gaz à longue distance est d'une importance primordiale. Elle permet d'utiliser rationnellement un sous-produit de la cokéfaction qui autrefois était gaspillé; elle permet, d'autre part, de supprimer les usines à gaz municipales qui sont tellement gênantes par leur voisinage et qui souvent ont un rendement déficitaire. Enfin, ce sys-

tème facilitera la distribution du gaz aux petites communes situées loin des villes.

La question du gaz intéresse avant tout la métallurgie. En effet, en Sarre, contrairement à ce qui se passe dans d'autres bassins houillers, ce sont presque uniquement les aciéries qui fabriquent du coke; on a réservé la production du coke à la métallurgie pour compenser la qualité inférieure du charbon sarrois qui élève le prix de fabrication du coke. Il y a bien une cokerie à Heinitz faisant partie de l'administration des mines, mais sa production ne représente qu'une part modeste de la production totale sarroise. Il n'est pas impossible qu'après 1935 les fisco prussiens et bavaois, redevenus propriétaires des mines, n'installent des cokeries. L'installation de ces cokeries sera favorisée par les projets de liquéfaction du charbon et de production d'azote ainsi que par la possibilité d'utiliser les gaz en excédent.

Jusqu'à ce jour cependant, le gaz n'est qu'un sous-produit de la métallurgie sarroise. Les aciéries sarroises ont commencé par utiliser l'excédent de gaz dans leurs propres usines; elles sont arrivées à supprimer presque complètement le charbon dans les installations soufflantes, les centrales électriques, les chaudières pour turbines et les fours d'aciérie. Actuellement, les aciéries sarroises fournissent du gaz à de nombreuses communes sarroises et à la ville de Sarrebruck, mais elles conservent la majorité pour leur propre usage. Les fours à coke sont chauffés au gaz de cokerie (*Starkgas*) que l'on pourrait utiliser plus lucrativement. Si les fours à coke étaient transformés pour fonctionner partiellement au gaz de haut fourneau (*Hochofengichtgas-Schwachgas*), la métallurgie sarroise mettrait en peu de temps 85 millions de m³ de gaz à la disposition des consommateurs; au bout de quelques années, ce chiffre

passerait à 285 millions de mètres cubes. La transformation des fours à coke est d'ailleurs commencée.

Il est évident que ces 285 millions de m³ ne pourront pas être utilisés en Sarre. On compte réserver 100 millions de m³ pour la consommation sarroise qui seraient répartis entre les différentes industries sarroises : verrerie, céramique, industrie métallurgique de transformation, etc., après avoir prélevé la part de la consommation domestique. Quant aux 185 millions qui ne pourront être utilisés en Sarre, ils seront envoyés par des conduites vers la Rhénanie et l'Allemagne du Sud. Si les mines se mettent aussi à fabriquer du gaz, la Sarre pourra approvisionner toute l'Allemagne du Sud ; ainsi ce débouché perdu pour le charbon sarrois, sera reconquis par le gaz sarrois.

Evidemment ce rêve d'approvisionner de gaz sarrois la plus grande partie du sud de l'Allemagne est encore loin d'être réalisé. Ce ne sont pas les difficultés techniques qui empêcheront sa réalisation ; c'est la concurrence de la Ruhr qui est la plus redoutable. La Ruhr a déjà posé des conduites pour le gaz à travers l'Allemagne du Nord ; elle alimente Hambourg et Berlin et elle voudrait également assurer sa suprématie en Allemagne du Sud. L'amortissement des frais énormes d'installation des conduites sous pression est rendu plus facile à la Ruhr qu'à la Sarre. En effet, pour pénétrer vers le sud de l'Allemagne, les conduites de gaz de la Ruhr remontent la vallée du Rhin qui est très riche en grandes agglomérations. A 50 kilomètres des cokeries productrices de gaz se trouvent Dusseldorf et Cologne qui sont les premiers consommateurs alimentés par les conduites remontant le Rhin. Par conséquent, les installations de la Ruhr deviennent lucratives au fur et à mesure de leur construction. Au contraire, la Sarre, avant

d'atteindre les grands centres de consommation de l'Allemagne du sud (Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe, Stuttgart), doit traverser le Palatinat qui est une région à population beaucoup moins dense. Il en résulte que le débit du gaz n'augmentera pas au fur et à mesure de l'achèvement des conduites; la Sarre investira donc des capitaux énormes dans des installations dont l'amortissement ne se fera qu'après avoir atteint les grands centres de l'Allemagne du Sud.

En second lieu, il faudra passer des contrats de livraison avec les communes et les villes; ce ne sera pas toujours facile non plus, car les villes possédant des usines à gaz parfois très lucratives ne tiennent pas à les fermer et à licencier les ouvriers.

Il est difficile de préjuger de la question. En attendant, il a été fondé une société la « Ferngasgesellschaft Saar G. m. b. H. » au capital de 1 million de francs français qui devra passer des contrats de livraison avec les milieux intéressés de l'Allemagne du Sud. Le capital de cette société est réparti entre les consommateurs qui sont les communes et les villes, personnes morales de droit public (58 % du capital, plus tard 68 %), la métallurgie sarroise (21 %) et la Gasanstaltsbetriebsgesellschaft de Berlin (21 %).

Cette société est entrée en négociations avec la « Ruhr-gas », société du gaz de la Ruhr, pour le partage des zones d'influence. Dans ces négociations, la Sarre a été soutenue par le gouvernement allemand pour des raisons politiques. On est arrivé non sans peine à une entente partielle portant sur une grande partie de la Rhénanie et de l'Allemagne du Sud. Les difficultés ont été particulièrement grandes en ce qui concerne la conclusion des marchés avec la « Hekoga » (Hessische Kommunale Gas A. G.) qui est le fournisseur des communes de Hesse. Finalement on a réservé cer-

taines zones soit exclusivement, soit partiellement à la Sarre. La zone d'influence exclusivement réservée à la Sarre est limitée au nord par une ligne idéale allant de Neuerburg (Eifel) à Bullay (Mosel) et à Münster a. Stein; à l'est, elle est limitée par la frontière du Palatinat bavarois, par la frontière de la Hesse rhénane et ensuite par le Rhin; au sud et à l'ouest, elle est limitée par la frontière du Reich. La zone commune à la Sarre et à la Ruhr comprend la région comprise dans l'angle formé par la ligne Bullay-Saint-Goar et par la ligne Bullay-Münster a. Stein; cette zone comprend en outre le « Bezirksverband Nassau », la Hesse, le pays de Bade, le Wurtemberg et la partie méridionale du « Bezirksverband Hessen-Kassel ». Tout ce qui est au nord de cette zone commune est réservé exclusivement à la Ruhr. La Bavière reste pour le moment en dehors de la convention.

En ce qui concerne les zones communes, la Ruhr fournira 70 % du gaz consommé et la Sarre 30 %. Quand le fisc prussien aura installé des cokeries rattachées aux mines la Sarre livrera 40 % du total et la Ruhr 60 %. D'autre part, la Ruhr est autorisée à livrer immédiatement un contingent de 100 millions de m³ en Hesse; en compensation, la Sarre a obtenu un contingent de 50 millions pour le pays de Bade et le Wurtemberg.

Avec la crise actuelle, il ne faut pas se faire trop d'illusions au sujet du gaz à longue distance. La « Hekoga » qui était le champion de l'idée du gaz à longue distance dans le sud-ouest de l'Allemagne se voit contrainte à renoncer à bien des points de son programme. La différence est énorme entre les espoirs sur lesquels étaient basés les anciens accords entre la Ruhr, la Sarre et la Hekoga dont nous venons de parler et les propositions pratiques de l'heure pré-

sente. Au lieu de 50 millions de m³, la Hekoga ne s'engagera plus à prendre que 11 millions de m³. Il est évident qu'une aussi faible consommation ne paie pas les frais d'exploitation, ni même le prix des tuyaux de la Ruhr jusque dans la région desservie par la Hekoga. Voilà pourquoi la « Hekoga » recevra son gaz à distance de l'usine de Mayence en attendant. Le principe de la distribution à longue distance a été probablement abandonné en faveur d'une distribution groupée (Gruppengasverteilung), c'est-à-dire l'installation d'une puissante usine à gaz au milieu d'une région à population assez dense; ce système permet de supprimer de nombreuses petites usines à gaz à prix de revient trop élevé, mais il évite en même temps les conduites trop longues. Ce régime des groupes est un régime transitoire entre la production du gaz sur place et l'expédition du gaz à très grande distance qui ne sera réalisée que dans un avenir assez lointain.

2. La transformation du charbon de qualité inférieure en énergie électrique.

Le charbon extrait des mines sarroises contient un pourcentage important (8 %) de charbon de qualité très inférieure. Ce charbon est difficile à vendre sur place et il est encore plus difficile de l'expédier, car les frais de transport sont trop élevés par rapport à sa faible valeur. Il est donc venu à l'idée de certaines personnalités de transformer sur place ce charbon de mauvaise qualité en énergie électrique. Ce charbon étant un résidu de l'extraction, l'administration des mines pourrait le céder à un prix très avantageux. Chaque année, les mines de la Sarre produisent environ 1,5 million de tonnes de ce charbon; transformées en énergie ces 1,5 million de tonnes dont on ne sait que

faire donneraient 1.200 millions de Kwh. Toute cette énergie ne pourrait être consommée en Sarre; le surplus serait envoyé en Rhénanie et dans le sud de l'Allemagne.

Cette solution est très intéressante pour l'avenir des mines de la Sarre. En effet, la possibilité de pouvoir utiliser les charbons de mauvaise qualité permettra à l'administration d'obtenir un prix de revient plus bas. Il est évident que les prix du charbon sarrois seront d'autant plus réduits; c'est là un facteur important pour la reprise du marché allemand.

La possibilité de produire et surtout d'exporter lucrativement l'énergie obtenue avec le charbon de qualité inférieure a été contestée par les milieux allemands de la Ruhr et de la Rhénanie et notamment par les représentants de la R. W. E. (*Rheinisch-Westphälische Elektrizitäts-Gesellschaft*). Ceux-ci font valoir qu'il n'y a pas de place pour l'énergie sarroise dans l'économie allemande. L'Allemagne du Nord est alimentée par les centrales électriques de la Ruhr et de la Rhénanie (R. W. E.) brûlant en partie du lignite peu coûteux. L'Allemagne du Sud n'offrirait aucun débouché à l'électricité sarroise, puisqu'elle est alimentée par les nombreuses usines hydro-électriques des Alpes bavaroises, de la Forêt Noire, du Neckar et du Rhin qui sont d'ailleurs loin d'avoir atteint leur plein développement. La Sarre ne pourrait donc pas exporter d'énergie électrique. D'autre part, les mines et les aciéries sarroises pourvoient elles-mêmes à leurs besoins d'énergie électrique; la consommation sarroise ne justifierait pas l'installation de centrales électriques locales et il serait préférable pour le consommateur sarrois d'être alimenté par la Ruhr (R. W. E.) qui lui fournirait du courant à des prix bien inférieurs à ceux que pourraient faire une centrale locale.

Il est difficile de prendre parti dans cette polémique. Toutefois, les arguments en faveur d'une production autonome qui est représentée par la V. S. E. (*Vereinigte saarländische Elektrizitäts A. G.*) paraissent assez probants. En effet, le charbon de la Sarre contient une proportion de charbon inutilisable pour les besoins normaux qui est bien plus forte que dans les autres bassins houillers. On ne sait que faire de ce charbon; il est donc fort probable que l'administration fixera les prix assez bas pour permettre à l'industrie électrique sarroise de rivaliser avec ses concurrents westphaliens même dans les régions allemandes voisines de la Sarre; d'autre part, l'énergie électrique amenée de la Ruhr en Sarre sera grevée de frais de transport assez lourds. Enfin, il ne faut pas oublier que l'utilisation des résidus de l'extraction sarroise est, dans une certaine mesure, une question vitale pour un bassin défavorisé à de nombreux points de vue qui doit lutter constamment pour garder sa place en face de concurrents bien mieux placés.

§ 3. *La spécialisation.*

Cette mesure de rationalisation convient particulièrement à la Sarre; elle ne pourra jamais rivaliser avec l'industrie rhéno-westphalienne en ce qui concerne les produits industriels courants fabriqués en très grande quantité. Par contre, la Sarre a une main-d'œuvre sédentaire qui est liée au sol par la propriété de petites exploitations agricoles. On n'y voit pas de travailleurs étrangers. La plupart des ouvriers sarrois sont en même temps de petits propriétaires. Ces ouvriers qui, depuis plusieurs générations, travaillent dans la même usine constituent une

main-d'œuvre très habile qui excellera dans la fabrication de produits tout-à-fait spéciaux. A cette considération, il faut ajouter l'expérience des dirigeants, car les diverses industries sarroises sont souvent plusieurs fois centenaires. Pour ces raisons, l'industrie sarroise s'est déjà spécialisée dans la fabrication de certains produits d'excellente qualité que d'autres régions industrielles n'arrivent pas à réaliser. Ces produits, étant données leur valeur et leur qualité, peuvent supporter des frais de transport assez élevé, ce qui facilitera la reprise du marché allemand; ils pourront aussi être grevés de droits de douane; ceci permettra à la Sarre de garder sa clientèle française et étrangère. Cette spécialisation est pratiquée par l'industrie sidérurgique, notamment par les aciéries de Voelklingen qui produisent des aciers électriques spéciaux (*Elektrostahl*), par l'industrie céramique et par l'industrie métallurgique de transformation. Cette spécialisation pourra être poussée plus loin et si la Sarre ne peut pas rivaliser avec la Ruhr et les autres régions industrielles allemandes en ce qui concerne les produits de grosse consommation, elle le pourra du moins pour certains produits spéciaux de première qualité.

Section II. — Les transports.

La Sarre est un pays frontalier éloigné des grands marchés intérieurs allemands. Pour rattacher la Sarre à l'Allemagne au point de vue économique, il faut réduire ces distance en créant des modes de transport économiques. Il y a plusieurs solutions que l'on peut ramener aux trois points suivants :

- § 1. Les tarifs de chemin de fer;
- § 2. Les canaux;
- § 3. Le transporteur aérien.

§ 1. *Les tarifs de chemin de fer.*

Nous avons vu, dans notre chapitre premier, page 9, dans quelle situation désavantageuse la Sarre avait été placée par les nouveaux tarifs de la Reichsbahn en ce qui concerne les expéditions de houille vers l'Allemagne du Sud. Pour remédier, dans une certaine mesure, à ce nouvel état de choses, on a proposé d'appliquer aux produits sarrois et notamment au charbon sarrois pour les expéditions vers l'Allemagne du Sud *via* Ludwigshafen des tarifs spéciaux analogues à ceux accordés par les grands réseaux français. Il s'agit des tarifs réduits appliqués aux trains entiers de 600 tonnes et de 1000 tonnes, des primes de régularité et des tarifs très réduits appliqués aux transports par wagons spéciaux dont l'expéditeur ou le destinataire est propriétaire. Ce régime spécial ne constituerait pas un sacrifice pour la *Reichsbahn-Gesellschaft* qui serait assurée de bénéficier d'un trafic intense et régulier sur la ligne de Sarrebruck à Ludwigshafen et même au delà. Il serait désirable d'appliquer des tarifs analogues aux transports de charbon depuis les mines jusqu'aux forges sarroises, car nous avons vu (page 15) que les frais de transport élèvent considérablement les prix du charbon sarrois destiné à la métallurgie.

§ 2. *Les canaux.*

Voici des propositions bien plus grandioses à la solution du problème sarrois des transports. Il existe deux projets de canaux devant relier la Sarre au Rhin : la canalisation du cours inférieur de la Sarre et de la Moselle et le canal de la Sarre au Rhin traversant le Palatinat.

1. *La canalisation de la Sarre et de la Moselle.* — Ce projet date d'avant-guerre. Il devait moins profiter à la Sarre qu'à la Lorraine et qu'à la Ruhr. Ce canal était surtout destiné aux échanges de coke et de minerai entre ces deux régions. Il est évident que la Sarre ne pourrait faire concurrence au charbon et aux produits métallurgiques de la Ruhr dans le propre fief de ces derniers alors qu'au contraire la Ruhr aurait accaparé intégralement le marché de Trèves ainsi que le marché lorrain. Il n'est guère plus question de ce projet aujourd'hui.

II. *Canal de la Sarre au Rhin traversant le Palatinat.* — Ce projet est beaucoup plus récent puisqu'il date de 1926. Ce canal qui doit relier Sarrebruck à Ludwigshafen ouvrirait la porte de l'Allemagne du Sud au charbon et aux produits sarrois; il se trouverait prolongé par l'achèvement de la canalisation du Neckar et du canal du Main au Danube dont nous avons parlé plus haut.

Les difficultés techniques de réalisation de ce canal seraient considérables. Sa longueur ne dépasserait pas 150 kilomètres, mais Sarrebruck est séparé de Ludwigshafen par les montagnes de la Haardt dont la traversée nécessiterait, d'après certaines estimations, douze à treize écluses. Les frais de ce canal s'élèveraient à la somme de 250 à 300 millions de reichsmarks.

La question de réalisation technique se révèle comme la plus angoissante; d'ailleurs les études techniques ne sont guère avancées, puisqu'on n'est pas encore d'accord sur le tracé exact du canal.

Par contre, la question du trafic du canal, la question de rentabilité a fait l'objet d'études sérieuses dont le résultat paraît assez favorable.

Pour faire cette étude, on s'est basé sur les statistiques du trafic ferroviaire de l'année 1913. On compte pour les expéditions vers l'est, c'est-à-dire de la Sarre vers Ludwigshafen, un chiffre de 3,28 millions de tonnes auquel il faut ajouter 0,44 million de tonnes représentant les marchandises provenant du Palatinat que le canal traverserait dans toute sa largeur; le trafic ouest-est serait donc représenté par un total de $3,28 + 0,44 = 3,72$ millions de tonnes. Quant aux expéditions vers l'ouest, c'est-à-dire de Ludwigshafen vers la Sarre, elles comporteraient au total 1,39 million de tonnes, dont 1,13 million de tonnes pour la Sarre et 0,26 million de tonnes pour le Palatinat. Le trafic total s'élèverait donc à la somme du trafic est-ouest et du trafic ouest-est soit à $3.720.000 \text{ t.} + 1.390.000 \text{ t.} = 5.110.000$ tonnes par an.

Dans cette évaluation, on s'est abstenu de compter les marchandises ne comportant que des expéditions isolées telles que verreries, céramiques, huiles, graisses ainsi que l'importation en Sarre de produits chimiques. Comme nous l'avons vu plus haut, la verrerie et la céramique représentent cependant une partie importante de la production sarroise. On n'a pas tenu compte non plus du trafic local tant sarrois que palatin. Ce trafic local s'élèverait à 5 millions de tonnes dont 3,7 millions de tonnes de charbon et de coke et 0,7 million de tonnes de pierres et de terres (scories, chaux, ciment venant de Sarre; matériaux de construction, silicates allant vers la Sarre).

Trafic ouest-est du canal

<i>Marchandises transportées</i>	<i>Total des expéditions (statistique ferroviaire 1913)</i>	<i>Trafic probable du canal</i>
1° Charbon et coke.....	3.807.016 t. de charbon 22.732 t. de coke	2.600.000 tonnes
2° Pierres et terres.....		
Produits de scories :sables, briques, matériel de bal- last.		
Tuiles, terre cuite, tuyaux en ciment et en terre cuite, chaux, ciment.	203.864 t.	80.000 —
3° Fonte brute et produits en acier.....	1.504.967 t. (dont 389.621 t.	500.000 —
4° Engrais et sous-pro- duits : scories Thomas; sous-produits de cokerie : sulfate d'ammoniaque, goudron, brais et poix..	pour Lud- wigshafen- Mann- heim) 317.802 t.	100.000 —
Total.....		3.280.000 tonnes

Trafic est-ouest du canal

<i>Marchandises transportées</i>	<i>Total des expéditions (statistique ferro- viaire 1913)</i>	<i>Trafic probable du canal</i>
1° Charbon (coke et char- bon maigre westphalien pour les cokeries).....	467.839 tonnes	250.000 tonnes
2° Lignite et tourbe.....	29.604 —	5.000 —
3° Minerais.....		120.000 —
4° Pierres et terres : pierres réfractaires de la région d'Eisenberg (Palatinat), matières premières pour les verreries sarroises (si- licates), grès du Palatinat sable, gravier, marne, matériaux de construc- tion, ciment, chaux....	731.460 —	500.000 —
5° Fonte brute et produits en acier.....	301.226 t. (dont 108.615 t. de fonte brute)	35.000 —
6° Bois.....	240.950 tonnes	150.000 —
7° Céréales, farines, pro- duits de minoterie.....	73.668 —	40.000 —
8° Denrées alimentaires et fourrages.....	88.540 —	30.000 —
Total.....		1.150.000 tonnes

Trafic du canal pour les marchandises originaires ou à destination du Palatinat :

Il faut être très prudent dans les évaluations, car le trafic dépend dans une très large mesure du tracé du futur canal. Les marchandises à transporter seront très différentes suivant que le canal empruntera la route nord suivie par la ligne de chemin de fer : Sarrebruck-Homburg-Kaiserslautern-Neustadt-a/H.-Ludwigshafen ou qu'il longera la ligne sud : Sarrebruck-Zweibrücken-Landau-Ludwigshafen.

Trafic ouest-est du Palatinat bavarois

<i>Marchandises transportées</i>	<i>Total des expéditions (statistique ferroviaire 1913)</i>	<i>Trafic probable du canal</i>
1° Charbon	205.311 tonnes	140.000 tonnes
2° Pierres et terres : terre réfractaire de la région d'Eisenberg (Palatinat), grès bigarré du Palatinat	572.708 —	250.000 —
3° Fonte brute et produits en acier	275.422 —	40.000 —
4° Bois	64.377 —	10.000 —
Total		440.000 tonnes

Trafic est-ouest du Palatinat bavarois

1° Charbon	161.798 tonnes	50.000 tonnes
2° Lignite et tourbe	383.154 —	40.000 —
3° Pierres et terres	228.511 —	90.000 —
4° Fonte brute et acier	102.528 —	10.000 —
5° Bois	162.006 —	40.000 —
6° Céréales, farines et produits de minoterie	160.229 —	30.000 —
Total		260.000 tonnes

§ 3. *Le transport aérien.*

La construction du canal sarro-palatin est loin d'être décidée; il est donc évident qu'il ne sera jamais terminé le jour du rattachement éventuel de la Sarre à l'Allemagne, c'est-à-dire dans à peine trois ans. Il y aurait donc une période de transition difficile. Si l'on ajoute à cette considération les difficultés d'ordre technique, les frais énormes entraînant un amortissement très lent et l'état économique de l'Allemagne, la réalisation de ce projet grandiose paraît assez hypothétique. On s'en rend bien compte en Sarre. Aussi a-t-on pensé à un succédané; on songe à construire, au lieu d'un canal ou du moins en attendant sa réalisation future, un transporteur aérien reliant la Sarre à Ludwigshafen. Ce transporteur aurait pour point de départ Völklingen où se trouvent les forges Röchling; il remonterait la Sarre jusqu'à Sarrebruck où une station est prévue pour les aciéries de Burbach, puis, passant par la vallée de la Sulzbach où se trouvent les principales mines du bassin, de la Sarre, il desservirait Neunkirchen et ses aciéries. Enfin, il rejoindrait Homburg (Pfalz) et la ligne de chemin de fer Sarrebruck-Ludwigshafen dont il suivrait à peu près le tracé pour atteindre le Rhin soit à Ludwigshafen, soit plus au nord à Frankenthal. Un tel transporteur n'acheminerait que des matières premières non périssables à trafic régulier, tels que charbon, minerais, matériaux de construction et pierres. Il pourrait donc assurer la plus importante partie du trafic attribué au canal; d'autre part, il coûterait beaucoup moins cher et serait plus rapidement et plus facilement réalisé. La maison Ernst Heckel de Sarrebruck spécialisée dans ce genre de constructions évalue les dépenses de construction à 18,5 millions de

reichsmark, les dépenses annuelles d'exploitation y compris l'amortissement du capital à 4,4 millions de reichsmark. La maison Heckel compte dans son projet sur un trafic ouest-est de 1,5 million de tonnes et sur un trafic est-ouest de 0,8 million de tonnes, soit un trafic total de 2,3 millions de tonnes par an. Par conséquent, les frais de transport pour une tonne de marchandises transportée s'élèveraient à 1,90 mark pour le parcours de Sarrebruck à Ludwigshafen; par chemin de fer, les frais de transport s'élèvent à Reichsmark 5,40 pour une tonne de houille et à Reichsmark 9 pour une tonne de minerai.

Frais d'exploitation du transporteur aérien

Service des intérêts : 18,5 millions (frais de construction) à 8 %	1.480.000 Rmk
Amortissement portant sur environ 14,825 millions de Reichsmark à 5 %	740.000 »
Amortissement du prix des câbles, 3 millions à 20 %	600.000 »
Réparations des parties mobiles et en particulier des waggonnets	270.000 »
Energie	600.000 »
Personnel	450.000 »
Graissage et imprévu	260.000 »
Total	4.400.000 Rmk

Trafic probable du transporteur

est-ouest

250.000 tonnes de charbon (En 1950, 262.000 tonnes de charbon ont été importées d'Allemagne en Sarre. Il faut compter avec le maintien de ce chiffre si l'on tient compte de l'augmentation des expéditions d'agglomérés delignite).

140.000 tonnes de minerai (1930 : 144.000 tonnes expédiées d'Allemagne en Sarre)

400.000 tonnes de pierres et de terres (total annuel des expéditions : 500.000 tonnes)

150.000 tonnes de bois

940.000 tonnes

700.000 tonnes seront expédiées du Rhin en Sarre; 240.000 tonnes seront déchargées en cours de route. Par conséquent, on peut escompter comme recette le prix de transport de 820.000 tonnes accomplissant un voyage complet.

ouest-est

1.000.000 tonnes de charbon (estimation très modérée)
500.000 tonnes de fer

1.500.000 tonnes

DEUXIÈME PARTIE

LA CONSOMMATION SARROISE

La Sarre, qui, avec ses 805.000 habitants, est un gros consommateur, est devenue un des meilleurs clients de la France. Malgré tout, la Sarre a continué à s'approvisionner en Allemagne pour une bonne part de ses besoins (160 millions de Reichsmark = 1 milliard de francs). Depuis 1925, il est difficile d'établir une statistique exacte des importations françaises en Sarre, car, comme il n'existe plus de douane, on doit se fier aux statistiques des chemins de fer qui ne sont ni exactes ni complètes. Elles ne sont pas exactes parce que, d'une part, établies en tonnes, elles comprennent le poids des emballages, d'autre part, elles ne tiennent pas compte du transit. Elles ne sont pas complètes parce qu'elles ne comprennent pas les marchandises expédiées par route ou par la voie d'eau. On a essayé d'évaluer ces importations, mais il faut constater que les évaluations faites par les Allemands diffèrent énormément des évaluations françaises; la Chambre de Commerce franco-sarroise évalue les importations françaises annuelles à une somme variant de 1,8 à 2,2 milliards de francs, tandis que la Chambre de commerce allemande parle de 1,2 à 1,3 milliard de francs. Nous n'entrerons pas dans cette discussion. En effet, nous nous sommes fixé pour but d'étudier les possibilités de réintégration de la Sarre dans la vie économique alle-

mande et non le chiffre exact des importations françaises en Sarre. La France, disent les Allemands, a conquis partiellement le marché sarrois par la protection douanière, mais il n'y a aucun besoin pour la Sarre d'être approvisionnée par la France. D'ailleurs, malgré cette barrière douanière, elle n'a pas réussi à supprimer les importations allemandes. Le jour de la réintégration à l'Allemagne, les besoins de la consommation sarroise seront satisfaits sans difficulté par l'Allemagne. Nous allons examiner le bien-fondé de cette opinion allemande en ce qui concerne les trois groupes d'articles de consommation suivants :

- 1° Les produits agricoles;
- 2° L'approvisionnement laitier;
- 3° Les produits manufacturés.

Logiquement, l'approvisionnement laitier pourrait être traité dans le chapitre premier relatif aux produits agricoles en général. Certaines considérations que nous allons exposer au début de notre chapitre II traitant de l'approvisionnement laitier du Bassin de la Sarre nous ont fait consacrer un chapitre spécial à cette question.

CHAPITRE PREMIER

LES PRODUITS AGRICOLES

La Sarre ne peut pas pourvoir elle-même à son ravitaillement en produits agricoles. En effet, elle est une région très peuplée : 805.000 habitants avec une densité de 420 habitants au kilomètre carré (France 75, Allemagne 115). D'autre part, le grand nombre d'agglomérations, de forêts et les fortes pentes empêchent l'agriculture d'occuper dans le territoire de la Sarre une place prépondérante. Il ne faudrait pas cependant en exagérer l'infériorité.

Répartition du sol sur le territoire de la Sarre :

Propriétés bâties, routes, etc.....	46 %
Jardins, vergers	2 %
Forêts	30 %
Prairies, pacages, herbages	12 %
Agriculture	50 %

Quelle est l'importance de l'agriculture sarroise et dans quelle mesure peut-elle suffire à la consommation locale ? Insistons, en premier lieu, sur son rôle social important. Nous avons déjà eu l'occasion de signaler que de nombreux ouvriers et mineurs sont en même temps petits propriétaires et qu'ils deviennent, à leurs heures de liberté, agriculteurs, maraîchers ou éleveurs; on les appelle « *Berg-*

mannsbauer » (mineur paysan). Il existe en Sarre 53.000 exploitations agricoles cultivées par des personnes exerçant en même temps un autre métier; 5.706 exploitations seulement sont cultivées par des professionnels (95 % des exploitations mises en valeur par de vrais paysans ont une superficie de 1 à 20 ha.). Sur 109.731 ha. de terres cultivées (champs, prairies, pâturages), 46.800 ha sont exploités par des cultivateurs exerçant ce métier à titre principal et 62.930 ha, c'est-à-dire 60 %, par des personnes, généralement des mineurs ou des ouvriers, qui font de la culture à titre d'occupation accessoire. Les bovins appartenant à des éleveurs non professionnels sont deux fois plus nombreux que les bovins qui sont la propriété d'éleveurs de métier.

La production agricole n'est pas à négliger non plus en ce qui concerne la quantité. La production sarroise de pommes de terre couvre plus de 50 % des besoins locaux bien que les pommes de terre soient un des principaux articles de consommation sarroise; la production des céréales et surtout du seigle représente environ 14 % de la consommation. Quant à l'élevage, il est moins important; étant donné le chiffre considérable des importations de bétail en Sarre, on en déduit que la production sarroise ne pourvoit que dans une faible mesure aux besoins de la consommation.

Il est permis de conclure que les exploitations agricoles locales sont capables d'alimenter la population sarroise pendant deux mois de l'année environ.

Malgré l'importance relative de son agriculture, la Sarre est donc obligée d'importer des produits agricoles. Elle est approvisionnée par la France, par l'Allemagne et par l'étranger. Avant la guerre, la région industrielle sarroise était alimentée, pour une bonne part, par les régions allemandes se trouvant en bordure du territoire que l'on

appelle : *Saargrenzgürtel*; ce territoire situé au delà de la frontière sarro-allemande a une profondeur moyenne de 50 kilomètres et compte 500.000 habitants. Cette région comporte 30.000 exploitations agricoles petites ou moyennes qui plaçaient en Sarre la moitié de leur production destinée au marché; ils approvisionnaient la région industrielle sarroise en bovins, en cochons, en lait, en beurre et en pommes de terre. C'est à dessein, disent les Allemands, que le traité de Versailles a détaché ces pays liés économiquement à la région industrielle sarroise; les rédacteurs du traité n'ont pas voulu que la Sarre ait une agriculture afin d'obliger cette région presque exclusivement industrielle et à population très dense de se tourner vers l'ouest, c'est-à-dire vers la France. Les Allemands disent qu'on a voulu réaliser là une sorte d'annexion économique au profit de la France.

Après la séparation douanière de 1925, la France, et en particulier la Lorraine, est devenue un des principaux fournisseur de produits agricoles de la Sarre. Dès avant la guerre, l'Alsace et la Lorraine vendaient une part notable de leur production agricole en Sarre quoiqu'en disent certains publicistes allemands; il est inutile d'insister sur les conséquences qu'entraînerait la cessation de ces exportations tant pour le producteur français que pour le consommateur sarrois.

Les paysans du *Saargrenzgürtel* qui traversent actuellement une période très difficile pourront remplacer dans une certaine mesure, le fournisseur français. D'ailleurs, en ce qui concerne le ravitaillement en produits agricoles courants, il n'y a aucun obstacle au retour de la Sarre à l'Allemagne, car cette dernière est un gros producteur de bétail, de seigle et de pommes de terre.

CHAPITRE II

L'APPROVISIONNEMENT LAITIER DU BASSIN DE LA SARRE

Comme nous l'avions annoncé, nous réservons une section spéciale au lait qui constitue le principal article d'exportation de l'agriculture lorraine en Sarre. La question laitière doit être mise à part, car le lait est un article de grande consommation dans un bassin industriel à population très dense et, d'autre part, il ne peut pas supporter un transport prolongé. Un pays comme la Sarre doit donc avoir à proximité une région laitière capable de lui fournir tout le lait dont elle a besoin. Aujourd'hui, c'est la Lorraine qui pourvoit à ce besoin. Il y aurait donc là un nouveau lien de solidarité économique entre la Sarre et la Lorraine. Certains publicistes allemands cependant ont cherché à démontrer que si la Lorraine a besoin de vendre son lait en Sarre, la Sarre pourrait se passer du lait lorrain. Voici la façon dont les Allemands présentent généralement la question bien que l'on rencontre certaines opinions dissidentes.

D'après le Dr Schürmann, la Sarre consomme annuellement 92 millions de litres de lait et 6,4 millions de kg. de beurre représentant 164 millions de litres de lait. Avant la guerre, 80 % du lait frais consommé en Sarre était produit par l'agriculture sarroise. Le reste, représentant une quan-

tité de 45.000 litres par jour, était fourni par des localités voisines situées dans la région de Trèves, dans le Hunsrück et dans le Palatinat bavarois. Ces mêmes régions produisaient également le beurre consommé en Sarre. La Lorraine, alors intégrée à l'Allemagne, n'aurait jamais envoyé une quantité appréciable de lait en Sarre. Il est difficile de contrôler cette assertion faute de statistiques douanières.

Ce n'est qu'après l'intégration de la Sarre dans le système douanier français en 1925 que la Lorraine a développé ses ventes de lait en Sarre. La Lorraine, depuis la guerre, a notablement développé sa production laitière, car la culture des céréales devenait moins lucrative par le rattachement au grand producteur de blé qu'est la France. Ce changement d'orientation a été facilité par la prestation en nature de vaches laitières allemandes au titre des réparations. Les Allemands ne manquent pas, soit dit en passant, d'insister sur la qualité inférieure du lait lorrain.

La quantité de lait importé de Lorraine en Sarre est évaluée à 48 millions de litres par an. Ces importations ont eu des répercussions sérieuses sur la production laitière sarroise qui, faute de pouvoir rivaliser avec ce nouveau concurrent pour le lait frais, a dû passer à la production du beurre; 36 millions de litres de lait par an sont ainsi convertis en beurre dans le territoire de la Sarre. D'autre part, la séparation douanière de la Sarre et du Reich a créé une situation très difficile à la production laitière des régions allemandes voisines de la frontière sarroise (*Saargrenzgürtel*) qui sont privées de leur ancien client; sur les marchés locaux du Sud de la Rhénanie et du Palatinat, les offres de beurre et de lait dépassent de beaucoup la demande de la clientèle locale.

La production laitière lorraine a donc, par la protection

douanière, conquis un marché dont l'approvisionnement en lait et en beurre était parfaitement assuré. Ces faits une fois établis, il est facile de deviner les conséquences qu'en tirent les Allemands.

D'après les statistiques allemandes, l'agriculture sarroise produit 94 millions de litres de lait par an dont 82 millions de litres de lait de vache et 12 millions de litres de lait de chèvre; si l'on déduit de ce total 9 millions de litres pour l'allaitement des jeunes animaux, 85 millions de litres de lait se trouvent à la disposition de la consommation humaine. Les régions allemandes voisines de la Sarre (sud de la Rhénanie et Palatinat) produisent environ 300 millions de litres de lait; 180 millions de litres sont réservés à la consommation locale. Il reste donc un excédent de 120 millions de litres qui pourra être envoyé en Sarre. Au total, la Sarre pourra disposer de 205 millions de litres de lait provenant soit de la Sarre elle-même, soit de la Rhénanie ou du Palatinat. Par contre, la consommation de lait et de beurre sarroise s'élève à 256 millions de litres par an. Il y a donc un petit écart qui pourra être comblé par l'accroissement du nombre des vaches laitières, par l'intensification de la culture des fourrages et par l'organisation rationnelle de la production laitière telle qu'elle a déjà été réalisée en partie avec l'aide du Reich.

CHAPITRE III

LES PRODUITS MANUFACTURÉS

L'industrie française a conquis en partie le marché sarrois; la Sarre est devenue le cinquième client de la France. Néanmoins, en ce qui concerne les produits manufacturés, l'importation allemande est restée encore plus considérable qu'en ce qui concerne les produits agricoles. Ici la question du goût de l'acheteur joue un très grand rôle. Le Sarrois est habitué aux marchandises allemandes; il s'est peu adapté au goût français. Malheureusement, l'industrie française s'est presque toujours refusée de conformer ses produits au goût du pays; l'acheteur sarrois préfère alors payer plus cher et acheter des marchandises allemandes. D'autre part, les Allemands mènent des campagnes de propagande en faveur des articles allemands soit en vantant leur qualité, soit en faisant appel au sentiment patriotique de l'acheteur si bien que ce dernier donnera toujours la préférence aux articles allemands.

Sauf nos produits de luxe ou nos spécialités qui sont vendus dans le monde entier, la Sarre ne nous achète aucun produit qui ne se trouve également en Allemagne; il n'y a donc aucune nécessité pour elle d'importer des marchandises françaises. Elle achète en France, parce qu'elle se trouve comprise dans le cordon douanier français. Le jour du retour à l'Allemagne, celle-ci ne demandera pas

mieux que de fournir à la Sarre tous les produits manufacturés qu'elle importait naguère de France.

Les Allemands savent que la France ne désire nullement lâcher son client sarrois au moment où fléchissent les débouchés extérieurs. Nous avons exposé, d'autre part, le problème des débouchés de l'industrie sarroise et en particulier la situation difficile de l'industrie métallurgique de transformation. Les Allemands voient là un terrain d'entente entre la France et l'Allemagne de même qu'ils ont vu la possibilité d'une convention réglant la question du minerai et la question du charbon.

LIVRE II

APPRÉCIATION CRITIQUE DE LA THÉORIE ALLEMANDE

Que faut-il penser de cette thèse allemande ? Son point de départ doit être recherché dans le Traité de Versailles. Les rédacteurs du traité ont eu le tort de ne pas régler la question du retour de la Sarre à l'Allemagne. Quand un pays a été lié économiquement à un autre pendant quinze ans, des liens se sont noués entre eux qu'on ne peut trancher brutalement. Le traité de Versailles a prévu une période transitoire de 1920 à 1925 pour incorporer la Sarre dans le système douanier français; pourquoi n'a-t-il pas prévu des mesures transitoires inverses pour permettre la réintégration économique de la Sarre à l'Allemagne ? D'une part, il faut rompre les liens économiques qui se sont noués entre la France et la Sarre; d'autre part, il faut réunir deux pays qui ont suivi une évolution économique très différente pendant quinze ans; c'est un problème très compliqué. Pour le résoudre, les Allemands ont proposé les solutions que nous venons d'étudier et que nous allons critiquer maintenant.

PREMIÈRE PARTIE

LA PRODUCTION SARROISE

Dans un chapitre premier, nous nous demanderons si les projets allemands sont réalisables. Il faut entendre par là non pas leur réalisation matérielle; celle-ci est évidemment toujours possible. La question est de savoir si les projets allemands sont normalement réalisables sans surcharge des finances publiques, si l'amortissement des travaux pourra être réalisé, enfin, si ces projets n'auront pas de répercussions fatales au point de vue social. Ensuite, dans un chapitre II, nous verrons si ces projets seront efficaces, s'ils rendront possible la réintégration complète de la Sarre dans l'économie allemande; bref, s'ils atteindront le but qu'on leur avait assigné.

CHAPITRE PREMIER

LES PROJETS ALLEMANDS SONT-ILS REALISABLES ?

Tous les projets allemands que nous venons d'étudier ont été élaborés pendant une période de prospérité relative quand l'Allemagne se remettait des conséquences de la guerre; c'était alors, en Allemagne, l'ère des grandes constructions et du renouvellement de l'outillage national. Depuis, les temps ont changé; on a maintenu les projets espérant que le jour du retour à l'Allemagne on serait revenu à des temps meilleurs. Pour juger les solutions allemandes, il ne faut donc pas les situer dans une période de crise économique qui fausse les données du problème. Nous devons nous demander quels seront les résultats à attendre des projets allemands dans une période redevenue normale à condition que l'on veuille bien admettre le retour d'une telle période.

Section I. — La rationalisation.

Le procès de la rationalisation a été fait plus d'une fois et notamment en Allemagne. Si l'on en juge d'après les résultats obtenus outre-Rhin, il faut bien convenir qu'elle a été une des causes de la situation critique actuelle de ce pays. Les mesures de rationalisation, quand elles dépassent certaines limites imposées par le bon sens, aboutissent à immobiliser des capitaux énormes dont l'amortissement est lent et onéreux; ces capitaux sont retirés de la circulation

— ils sont « gelés » ; cette raréfaction de l'argent entraîne une restriction des dépenses qui a pour conséquence de diminuer la production. Or, le but de la rationalisation est de réduire les prix de revient et aussi les prix de vente afin d'augmenter la production ; si la production n'augmente pas, on est obligé de congédier des ouvriers, car la rationalisation a comme autre résultat d'économiser la main-d'œuvre. Le chômage, d'autre part, entraîne la ruine des finances publiques et la restriction des dépenses, donc une nouvelle diminution de la production. En période de crise, les charges d'une usine rationalisée ne sont pas diminuées notablement par le licenciement des ouvriers, car les charges d'amortissement des nouvelles installations et des transformations subsistent. Enfin, on ne sait pas sur quel nombre d'années répartir l'amortissement des mesures de rationalisation, car les nouvelles installations sont parfois très vite démodées.

Si la Sarre revient à l'Allemagne, il lui sera difficile d'investir des millions dans le renouvellement de l'outillage sarrois d'autant plus qu'elle devra songer, en premier lieu, à remplacer par des capitaux allemands les capitaux français qui ne manqueront pas de se retirer en grande partie le jour du retour à l'Allemagne.

La Sarre n'a pas suivi un développement semblable à celui de l'Allemagne. Cela n'avait aucun inconvénient tant qu'elle faisait partie de l'économie française qui n'a pas évolué dans le même sens que l'économie allemande. Malheureusement pour elle, la Sarre se trouve dans une impasse. Elle est placée devant l'alternative suivante : ou bien ne pas rationaliser, renoncer à conquérir le marché allemand à cause de ses prix de revient trop élevés et être condamnée à végéter, ou bien rationaliser, c'est-à-dire suivre l'exemple allemand, englober des sommes folles

dans des installations coûteuses et licencier des ouvriers qui vivront aux frais de la communauté.

Y a-t-il un moyen terme ? La Sarre ne pourrait-elle pas rationaliser petit à petit en établissant un programme portant sur un certain nombre d'années ? C'est là une question de tact et de doigté, dont aurait dû s'inspirer l'industrie allemande, si elle avait pu prévoir la crise actuelle. Si la situation économique générale ne s'améliore pas, la prudence, même la plus grande, dans l'établissement d'un programme de rationalisation ne ferait qu'aggraver les méfaits de la crise. S'il y a amélioration, au contraire, si l'on est sûr d'augmenter les débouchés, c'est-à-dire si l'on escompte un accroissement de la production afin de ne pas être obligé de congédier les ouvriers, alors la rationalisation portera ses fruits.

Voilà les conditions auxquelles sont soumis les projets allemands qui, reconnaissons-le, ont certainement du bon qu'il s'agisse de la rationalisation de la métallurgie et des mines ou qu'il s'agisse des projets d'utilisation des sous-produits et en particulier du transport de gaz et d'électricité à grande distance ; la spécialisation de la production est une chose excellente elle aussi. Il est difficile, par conséquent, de rendre un jugement définitif sur les projets allemands concernant la rationalisation, car leur réalisation est soumise à des circonstances imprévisibles dépendant de la situation économique générale.

Section II. — La question des transports.

La Sarre est située à l'extrémité de l'Allemagne. Une réduction des frais de transport, sous quelle forme que ce soit, est nécessaire d'autant plus que l'accroissement de la production consécutif à la rationalisation obligera la Sarre à accroître le plus possible son rayon d'action.

Les projets de canal et de transporteur aérien sont

soumis aux mêmes conditions que la rationalisation. En effet, l'Allemagne, actuellement, ne peut pas se permettre d'immobiliser des sommes considérables en travaux de ce genre; il faut donc attendre des jours meilleurs.

En outre, les milieux intéressés aux chemins de fer protestent vivement contre ces projets. La question de la rivalité des canaux et des chemins de fer et les conséquences de leur double emploi ont été maintes fois exposées. Il n'est donc pas étonnant qu'une polémique assez vive ait été engagée en Sarre à ce sujet. Sans vouloir prendre parti, nous remarquerons cependant que l'opposition de la part des chemins de fer est d'autant plus vive actuellement que leur situation est plus critique.

En somme, cette question des transports se pose dans les mêmes termes que la question de la rationalisation; la Sarre est obligée de rattraper l'avance de la Ruhr qui lui est donnée par ses voies d'eau, même si la construction du canal a des répercussions désastreuses sur les chemins de fer et sur l'économie générale. Autrement, ses prix de revient trop élevés ne lui permettront pas de conquérir le marché allemand.

La question des transports peut être résolue assez facilement, si la Reichsbahn accorde au charbon et aux produits industriels sarrois des tarifs de faveur sur la ligne Sarrebruck-Ludwigshafen et même au delà. Une telle solution éviterait au chemin de fer la régression du trafic résultant de la construction d'un canal ou d'un transporteur aérien. Bien plus, la Reichsbahn, serait assurée de bénéficier d'un accroissement de trafic; la réduction des tarifs serait compensée par la réduction des frais d'exploitation consécutive à un trafic régulier de trains entiers circulant à pleine charge et composés de wagons dont l'administration des chemins de fer ne serait pas propriétaire.

CHAPITRE II

CES MESURES SERAIENT-ELLES EFFICACES ?

En admettant la réalisation de tous ces projets, la Sarre serait-elle effectivement réintégrée dans l'économie allemande ? Nous ne le pensons pas, si l'on tient compte de la crise que nous traversons. De toute façon, il faut s'attendre à une période de transition difficile ; la production recommencera, mais en sens inverse, le changement d'orientation qui a eu lieu de 1920 à 1925. Il est probable que peu à peu le charbon et les produits industriels sarrois reprendront au moins la place qu'ils occupaient en 1913.

Toutefois, nous ne croyons pas à une réintégration complète de la production sarroise dans l'économie allemande. En effet, le pébiscite de 1935 ne rétablira pas la situation de 1913 ; la Sarre sera un pays frontalier qui ne pourra déployer son activité que vers l'Est. Avant la guerre, la Sarre avait comme hinterland l'Alsace-Lorraine ; pour la première fois, ces deux pays seront séparés économiquement depuis l'essor industriel sarrois. La Sarre sera toujours désavantagée pour la grande masse de ses produits sur les marchés allemands lointains ; les projets allemands de rationalisation et de facilité de transports ne lui permettront d'affirmer sa suprématie que sur les marchés allemands situés à proximité, c'est-à-dire en Rhénanie du Sud et dans une partie de l'Allemagne du Sud. Ces marchés

ne suffiront pas à absorber la production sarroise. Les Allemands ne l'ignorent pas; pour remédier à cette situation, ils entrevoient la nécessité d'une entente laissant à la France une certaine liberté d'importer en Sarre et à cette dernière, la possibilité d'exporter ses produits en France, ainsi que la conclusion d'une convention réglant la question du minerai et du charbon.

A première vue, il n'y aurait donc aucune divergence de vues entre la France et l'Allemagne, puisque l'opinion allemande prévoit un règlement amiable. En réalité, il n'en sera pas ainsi au cours des négociations qui ne manqueront pas d'avoir lieu en 1935 au sujet des conditions de cet accord. L'opinion allemande est trop optimiste en ce qu'elle admet trop facilement l'égalité des intérêts français et des intérêts allemands en Sarre. Du point de vue français, il n'y aurait pas égalité entre les deux parties; la France occuperait une position plus avantageuse. En effet, nous avons exposé l'opinion française admettant que la Sarre ne pourrait pas se passer du minerai lorrain alors que la France n'aurait pas besoin du charbon sarrois. D'autre part, la perte de sa clientèle sarroise serait pour la France un sacrifice assez considérable, certes, mais non une cause de ruine comme le serait pour la Sarre la perte de ses débouchés en France.

DEUXIÈME PARTIE

LA CONSOMMATION SARROISE

En ce qui concerne la consommation sarroise, l'opinion allemande nous paraît plus solide. Les produits agricoles de consommation courante et à plus forte raison les produits manufacturés pourront être fournis par l'Allemagne sans aucun inconvénient; on ne peut pas parler d'une nécessité pour la Sarre de s'approvisionner en France.

La thèse allemande de l'approvisionnement laitier du bassin de la Sarre, cependant, suscite certains doutes. Malheureusement, il est difficile de contrôler les possibilités de production du « Saargrenzgürtel ». D'autre part, il n'est même pas possible de connaître exactement la quantité de lait fournie par la Lorraine; les estimations allemandes diffèrent sensiblement l'une de l'autre. D'après le Dr Kappstein, les ventes laitières lorraines en Sarre atteindraient 125.000 litres par jour; ce chiffre a provoqué de vives protestations en Sarre; certaines personnalités s'occupant de la question laitière en Sarre prétendent que l'importation lorraine n'est pas aussi importante et qu'elle ne dépasse pas 80.000 litres par jour. Il est en tous cas douteux que la Sarre puisse se passer complètement du lait lorrain et il faut espérer que, dans l'intérêt général, on arrive, là aussi, à un accord amiable.

CONCLUSION

Il ne faut pas croire que cette opinion officielle que l'on trouve dans les journaux sarrois et allemands, dans les publications allemandes et que l'on entend dans la bouche des orateurs dans les réunions publiques ou autres, soit l'opinion de tous les Sarrois et de tous les Allemands. Cette opinion est inspirée par un but politique : le retour plein et entier de la Sarre à l'Allemagne. Comment démontrer à la grande masse la nécessité d'un retour politique à l'Allemagne si l'on vient parler des difficultés économiques qu'entraînerait ce retour ? D'autre part, cette opinion est une mesure de tactique diplomatique en prévision des négociations franco-allemandes qui auront lieu après le plébiscite. La position des négociateurs allemands doit être forte; ils ne doivent pas se rendre à la conférence en tant que demandeurs.

Les Sarrois sont Allemands par la race, par la langue et par les mœurs; s'ils n'écoutaient que la voix du cœur, le plébiscite serait à l'unanimité en faveur de l'Allemagne. Cependant, les Sarrois sont des gens réfléchis; les grands partis allemands du centre et de la social-démocratie ont profondément agi sur la population sarroise; au point de vue politique, ils sont plus avancés que les grandes masses de nombreuses régions de l'Allemagne. Ce développement les a mis à même de comprendre la gravité d'un retour

brutal à l'Allemagne ainsi que de critiquer l'opinion officielle allemande qui prétend résoudre trop facilement les difficultés.

Un plébiscite en faveur de la France est une hypothèse invraisemblable; cette annexion ne serait même pas désirable pour la France. D'autre part, il est difficile de concevoir le maintien du *statu quo ad indefinitum*. La Sarre détachée définitivement de l'Allemagne n'est pas un Etat viable. Les conséquences d'une rupture complète entre le Reich et la Sarre seraient désastreuses. Le Reich a toujours aidé la Sarre et distribué largement des subventions de tout ordre; d'autre part, le Reich a accordé des contingents pour l'importation des produits sarrois en Allemagne. Enfin, c'est l'Etat allemand qui assure le service des rentes sociales représentant 80 millions de marks par an.

Il faut donc compter tôt ou tard avec un retour politique complet de la Sarre à l'Allemagne, mais ce retour ne devra pas se faire sans transition ni sans accommodements. Les Sarrois sont les premiers à comprendre que la question sarroise devra être résolue dans une atmosphère de conciliation et d'entente entre la France et l'Allemagne. Elle devra donner lieu à la conclusion de traités permettant une collaboration franco-allemande en Sarre qui sera un important élément d'une collaboration plus vaste entre la France et l'Allemagne. Espérons que s'aplaniront les obstacles pouvant empêcher cette collaboration.

Cette collaboration devra être plus large que celle prévue par la thèse officielle allemande. Aujourd'hui, les Sarrois jugent le retour à l'Allemagne en fonction de la situation allemande actuelle. Ils entrevoient les difficultés auxquelles se heurteront les solutions allemandes; ils savent qu'il faudra de longues années pour que ces projets attei-

gnent le résultat prévu. L'industrie métallurgique de transformation sarroise et certaines industries secondaires dont nous avons parlé ont une bonne clientèle et de nombreux fournisseurs en France alors que l'Allemagne leur est devenue étrangère en ce qui concerne leurs relations commerciales. Ces industriels n'ont pas du tout envie de traverser la crise résultant de tout changement d'orientation; ils en ont fait l'expérience depuis la guerre. D'ailleurs, l'industrie lourde ne peut pas non plus négliger sa clientèle française. Aucun producteur sarrois n'a l'intention d'abandonner le marché français dont il est sûr, pour partir à la conquête de débouchés incertains en Allemagne. Les industriels sarrois veulent bien étendre leur rayon d'action outre-Rhin, mais il ne faut pas que la perte des débouchés français en soit le prix.

Nous espérons que les négociateurs français et allemands ne se placeront pas à un point de vue exclusivement politique et qu'ils aboutiront à un résultat satisfaisant dont la France, la Sarre et l'Allemagne ne pourront que profiter.

Vu : *Le Doyen,*
H. BERTHELEMY

Vu : *Le Président de la Thèse,*
JEAN LESCURE

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
S. CHARLÉTY.

TABLE DES MATIÈRES

Bibliographie	IX
Avant-propos.....	1
Introduction	3

LIVRE PREMIER

Exposé de la théorie allemande

PREMIERE PARTIE. — LA PRODUCTION SARROISE

Chapitre premier. — Les conséquences d'une réintégration de la production sarroise dans l'économie allemande.....	5
Section I ^{re} . — <i>Les mines</i>	5
§ 1. L'évolution de l'importance des débouchés de charbon de 1913 à 1932	5
§ 2. Les conséquences d'un retour de la Sarre à l'Allemagne en ce qui concerne les débouchés du charbon sarrois.....	6
1 ^o Prix de revient	8
2 ^o Frais de transport	9
Section II. — <i>La métallurgie sarroise</i>	11
§ 1. Le développement de la métallurgie sarroise avant la guerre	11
§ 2. L'évolution de la métallurgie sarroise après la guerre....	13
§ 3. Les répercussions d'un retour à l'Allemagne sur la métallurgie sarroise	19
1 ^o Le problème de l'approvisionnement	19
a) Le charbon	19
b) Le minerai	19
2 ^o La question des débouchés	22
Section III. — <i>Les industries secondaires du Bassin de la Sarre</i>	23
§ 1. Les verreries sarroises.....	23
1 ^o L'approvisionnement en matières premières.....	24
2 ^o La situation géographique du Bassin de la Sarre.....	25
§ 2. L'industrie céramique sarroise	26
§ 3. L'industrie métallurgique de transformation	26

Chapitre II. — Les solutions proposées pour faciliter à la production sarroise le retour dans l'économie allemande.....	29
<i>Section I^{re}. — La rationalisation.....</i>	<i>29</i>
§ 1. Perfectionnement de l'exploitation.....	30
1 ^o En ce qui concerne les mines.....	30
2 ^o En ce qui concerne la métallurgie.....	31
§ 2. Utilisation des sous-produits.....	36
1 ^o Le transport du gaz à grande distance par conduites sous pression.....	37
2 ^o La transformation du charbon de qualité inférieure en énergie électrique.....	42
§ 3. La spécialisation.....	44
<i>Section II. — Les transports.....</i>	<i>45</i>
§ 1. Les tarifs de chemin de fer.....	46
§ 2. Les canaux.....	46
1 ^o Canalisation de la Sarre et de la Moselle.....	47
2 ^o Canal de la Sarre au Rhin traversant le Palatinat.....	47
§ 3. Le transporteur aérien.....	51
 DEUXIEME PARTIE. — LA CONSOMMATION SARROISE	55
Chapitre premier. — Les produits agricoles.....	57
Chapitre II. — L'approvisionnement laitier du bassin de la Sarre	60
Chapitre III. — Les produits manufacturés.....	63

LIVRE II

Appréciation critique de la théorie allemande 65

PREMIERE PARTIE. — LA PRODUCTION SARROISE 66

Chapitre premier. — Les projets allemands sont-ils réalisables?..... 67

Section I^{re}. — La rationalisation..... 67

Section II. — La question des transports..... 69

Chapitre II. — Ces mesures seraient-elles efficaces?..... 71

DEUXIEME PARTIE. — LA CONSOMMATION SARROISE

Conclusion..... 75

